

# TUNNELBLICK



VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 37 • 4. JULI 2013



Die Filder, einst ländliche Idylle und einzigartiges, fruchtbares Ackerland, wurden in den vergangenen Jahrzehnten mehr und mehr zur Verfügungsmasse für Großprojekte – im Namen eines angeblichen technologischen und wirtschaftlichen Fortschritts. Heute überzieht ein dichtes Straßennetz die Hochebene vor den

Toren Stuttgarts. Der Flughafen wurde ausgebaut und bringt die Menschen um ihre Ruhe. Auch für die neue Messe wurde wertvolles Ackerland zubetoniert. Nun droht weitere Zerstörung durch das Milliardenprojekt Stuttgart 21. Doch die Filderbewohner wehren sich.

Foto: Schutzgemeinschaft Filder

## Lasst die Filder leben!

**F**ilder heißt Felder. Die metertiefen, steinlosen Lössböden der Filderebene sind von weltweit außergewöhnlicher Fruchtbarkeit. Landwirtschaft hat hier eine lange Tradition. Dafür steht das seit dem 18. Jahrhundert hier angebaute Filderkraut, das 2007 als regionales Produkt in die »Arche des guten Geschmacks« aufgenommen wurde. Gerade im dicht besiedelten Großraum Stuttgart verdienen die Filder besonderen Schutz. Doch seit Jahrzehnten verwirklichen geltungssüchtige Politiker hier rücksichtslos ihre Fortschrittsfantasien – auf Kosten der Natur und der Lebensqualität der Bewohner.

### Die Schutzgemeinschaft Filder – seit 46 Jahren im Dauereinsatz

Nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg und dem Wiederaufbau standen auch auf den Fildern die Zeichen auf Expansion: 1967 planten Landesregierung und Flughafen einen Großairport mit drei Startbahnen. Fruchtbare Äcker sollten dafür unter Beton verschwinden. Dies war die Geburtsstunde der Schutzgemeinschaft Filder und des Kommunalen Arbeitskreises Filder, in dem sich die betroffenen Kommunen zusammenschlossen.

Seither jagt auf den Fildern ein Großprojekt das nächste: Autobahnausbau und -verlegung, Startbahnverlängerung, neue

Gewerbe- und Wohngebiete, Straßenbauten, Luftfrachtzentrum, die Großmesse – und jetzt Stuttgart 21.

Doch die Anwohner kämpfen um den Erhalt ihrer Filder und haben dabei beachtliche Erfolge erzielt: Schon 1968 konnten sie ein Nachtstartverbot und 1973 ein Nachtlande- verbot durchsetzen. Auch die Westerweiterung des Flughafens und eine zweite Startbahn wurden (bislang) verhindert. Fast 50 Gemeinden hatten sich 2008 dem Protest angeschlossen, 15.000 Menschen waren auf die Straße gegangen.

Oft kämpften die Filderbürger aber auch auf verlorenem Posten. So bei der neuen Messe, die trotz zwölfjährigen (!) Widerstands durchgeboxt wurde – mit eigens dafür gemachten Gesetzen. Ungeachtet schlechter Auslastung wird inzwischen die Erweiterung der Messe vorangetrieben. Und nun sind die Filder auch noch durch Stuttgart 21 bedroht.

### Politisch gewollt

Das Milliardenprojekt Stuttgart 21 wurde von der schwarz-roten (!) Koalition unter Ministerpräsident Erwin Teufel (CDU) und seinem Stellvertreter Dieter Spöri (SPD) auf den Weg gebracht und später in allen schwarz-gelb dominierten Gremien

### Seit Jahrzehnten verwirklichen Politiker hier rücksichtslos ihre Fortschrittsfantasien

durchgewunken. Laut Eckart Fricke, dem DB-Konzernbevollmächtigten für Baden-Württemberg, war die umstrittene Filderplanung ein ausdrücklicher »Wunsch des Landes oder des damaligen Ministerpräsidenten« (Teufel; Anm. d. Red.), der wollte, dass die Neubaustrecke Ulm–Wendlingen

»oben entlang der Autobahn A 8 weitergeführt wird, mit diesem Halt am Flughafen. Das ist der Grund, warum dieser komische Schlenker da reingekommen ist.« Die Bahn hatte also gar kein Interesse an einem Bahnhof auf den Fildern. Und die Bewohner wurden weder gefragt noch ausreichend informiert. Der »Umweg« über die Filder ist allein der Großmannssucht einiger Politiker geschuldet, die Konzerninteressen über die Lebensqualität der Bürger stellen oder ihrer »Infrastrukturpartei« ein Denkmal setzen wollen.

### Ökologisch?

Man brauche aus ökologischen Gründen Hochgeschwindigkeitstrassen, um die Schiene als Alternative zu Kurzstreckenflügen attraktiver zu machen. So lautet ein ebenso beliebtes wie vorgeschobenes Argument der Stuttgart-21-Befürworter. Warum baut man dann aber einen Fernbahnhof an einem Flughafen, der relativ

Fortsetzung Rückseite →

nahe an der Stadt gelegen und bereits an einen S-Bahnhof angeschlossen ist? Und warum beteiligt sich die Flughafen Stuttgart GmbH mit rund 359 Millionen Euro daran? Hier hat Flughafendirektor Walter Schoefer ganz ungeniert zur Aufklärung beigetragen: Er erhoffe sich durch das Projekt »1,2 Millionen mehr Passagiere« (StZ, 02.05.13). Von wegen Ökologie – die zweite Startbahn lässt grüßen!

### Bürgerbeteiligung?

Um die Bürger/-innen auf den Fildern nachträglich in die Entscheidung »einzubinden«, erfand die grün-rote Landesregierung den »Filderdialog«. Erörtert werden sollte allerdings nur die Anbindung des Flughafens an Stuttgart 21. Fragen nach dem Sinn der Filderplanung und des Projekts insgesamt waren ausgeschlossen. Die Schutzgemeinschaft Filder und andere langjährige S-21-Gegner entschlossen sich dennoch, an diesem »Dialog« teilzunehmen und ihn als Forum zu nutzen.

Und trotz massiver Einflussnahme von Bahn und Politik geschah das Überraschende: Die Beteiligten entschieden sich mit deutlicher Mehrheit gegen einen Mischverkehr von Fernbahn und S-Bahn durch Leinfelden-Echterdingen. Die Gäubahn solle weiterhin von Vaihingen über die Panoramastrecke zum Stuttgarter Hauptbahnhof geführt werden. Die wenigen Fahrgäste der Gäubahn, die direkt zum Flughafen wollen, sollen in Vaihingen in die S-Bahn umsteigen können. So wäre der Flughafen ideal angebunden und die Streckenführung ökologischer und bahnbetrieblich deutlich besser. Zudem böte sich als Erweiterungsoption ein S-Bahn-Ringschluss von Vaihingen über den Flughafen und Bernhausen bis ins Neckartal, z. B. nach Wendlingen.

### Vom Tisch gewischt

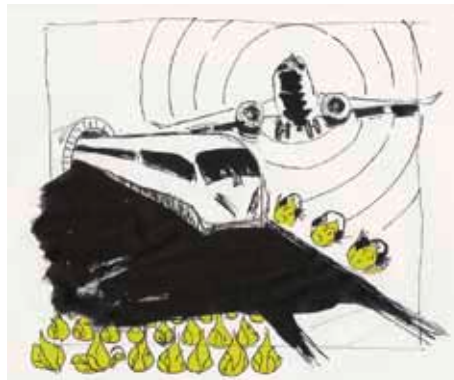
Dieses eindeutige Bürgervotum passte Bahn und Politik jedoch gar nicht ins Konzept und wurde deshalb einfach vom Tisch gewischt. Seither lassen Politiker

wie der SPD-Fraktionsvorsitzende Claus Schmiedel keine Gelegenheit aus, der Öffentlichkeit die Lieblingsvariante der Befürworterparteien, den sogenannten »Filderbahnhof plus«, als Ergebnis des Filderdialogs zu verkaufen – eine böswillige Verfälschung des tatsächlichen Abstimmungsergebnisses und Hohn für die teilnehmenden Filderbürger.

### Die Pläne der Bahn: einer so schlecht wie der andere

In der durch die Stuttgarter Leitmedien wesentlich mitgeprägten öffentlichen Diskussion stehen seither nur noch zwei gleichermaßen unbrauchbare Varianten: die Antragstrasse der Bahn und der »Filderbahnhof plus«.

■ **Die Antragstrasse:** Seit 2002 hat die Bahn mehrfach die Pläne dafür beim Eisenbahn Bundesamt (EBA) vorgelegt, um ein Planfeststellungsverfahren für den Filderabschnitt einzuleiten. Laut EBA sind diese »in der vorgelegten Form nicht



genehmigungsfähig« – zu groß sind die Mängel bei Brandschutz, Betriebsqualität und Tunnelsicherheit. Nach diesem 11-jährigen Totalversagen hat die Bahn nun erneut ihre Pläne eingereicht. Ob diese genehmigungsfähig sind, ist weiter höchst fraglich.

■ **Der »Filderbahnhof plus«:** Unter dem Mäntelchen der Bürgerbeteiligung wollten die Projektbefürworter eine Alternativplanung durchsetzen. Dieser Flughafenbahnhof erweist sich jedoch als mindestens so schlecht wie der bislang geplante: Mehrkosten von angeblich ca. 250 Millionen Euro, höherer Verbrauch an wertvollen Ackerböden, bahnbetrieblich nicht umsetzbar. Und obwohl diese Variante eigene Fehlplanungen korrigieren soll, erdreistet sich die Bahn, die daraus angeblich resultierenden Mehrkosten von Stadt, Land und Region einzufordern.

### Politische Scheingefechte

Und die Bahn stieß nicht auf taube Ohren: Trotz vereinbartem Kostendeckel zeig-



te sich Ministerpräsident Kretschmann (Grüne) bereit, über die Übernahme von Mehrkosten zu verhandeln. Bedingung: Der DB-Konzern solle die »Sprechklausel« des Finanzierungsvertrags fallen lassen. Doch die Bahn winkte ab, würde sie sich doch eine Möglichkeit nehmen, bei weiteren Kostensteigerungen, an denen kaum jemand zweifelt, mit den Projektpartnern zu verhandeln.

Seither behauptet S-21-Projektsprecher Dietrich wieder, die Antragstrasse sei für die Bahn »die vorzugswürdige Variante« (StZ, 02.05.13). Doch die Filderbürger haben mit gesundem Menschenverstand erkannt, dass die eine DB-Trasse so schlecht ist wie die andere und die beste und kostengünstigste Variante bereits existiert: die Gäubahn.

### Für Widerstand ist es nie zu spät

Bei vielen Filderbewohnern steht der Wunsch nach weniger Lärm an erster Stelle. Auch die Reduzierung von Abgasen und Schadstoffen aus dem Flug- und Autoverkehr ist ein wichtiges Thema. Ebenso notwendig ist der Erhalt wertvoller Ackerflächen und grüner Erholungsräume auf der dicht besiedelten Hochebene. Gute und bezahlbare öffentliche Verbindungen in die Stuttgarter Innenstadt und ins Neckartal könnten das Verkehrsaufkommen spürbar reduzieren und die Filderregion entlasten.

Was die Filderbewohner hingegen nicht brauchen, ist Stuttgart 21 und dessen katastrophale Filderplanung – ein weiteres Großprojekt profilierungssüchtiger Politiker auf Kosten ihrer Lebensqualität. Für den Widerstand dagegen ist es nie zu spät. Denn »so ein Projekt kennt keinen »Point of no return«, es lohnt sich immer, es zu verhindern, weil es Zukunft zerstört« (Hannes Rockenbauch).

[www.schutzgemeinschaft-filder.de](http://www.schutzgemeinschaft-filder.de)

### TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

Konto-Nr.: 7020 627 400  
BLZ 430 609 67, GLS-Bank  
Kontoinhaber: Umkehrbar e. V.  
Stichwort: Tunnelblick

