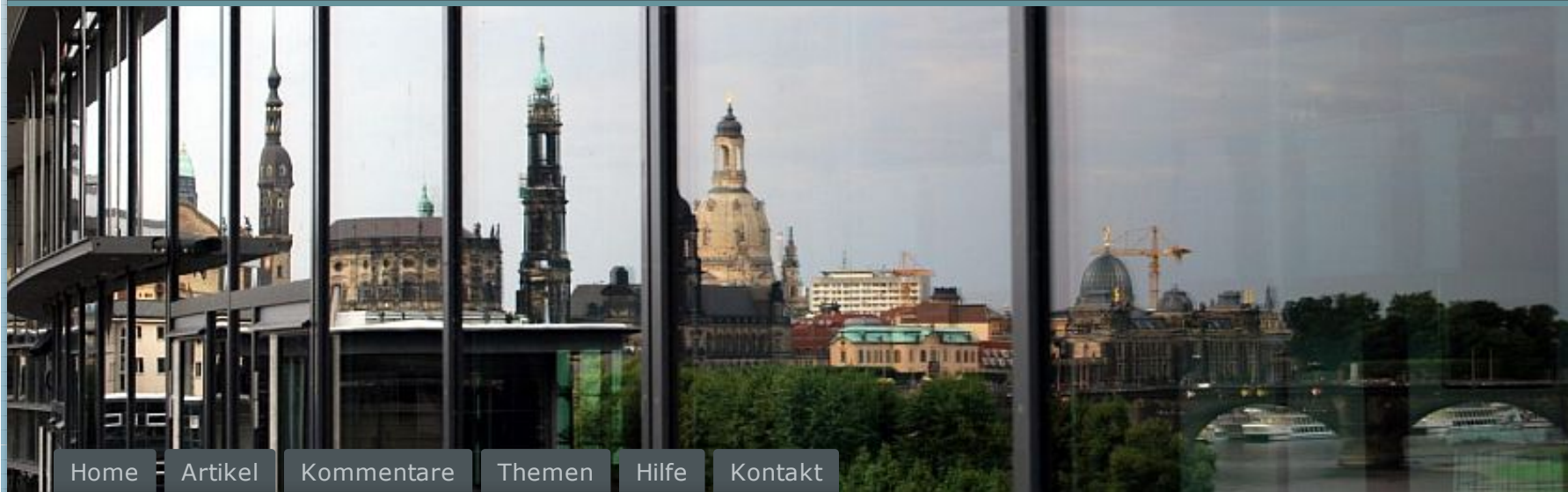


Quo vadis, Dresden?

Forum für Stadtentwicklung und Kommunalpolitik



[Home](#) [Artikel](#) [Kommentare](#) [Themen](#) [Hilfe](#) [Kontakt](#)

POLITIK

ÄLTERE – ARTIKEL – NEUERE

ARCHIV

Schlichtung gut, alles gut?

Montag, 13. Dezember 2010

von SILVIA

Die Schlichtung zu Stuttgart 21 ist beendet. Obwohl man beim Verfolgen der Übertragungen der Schlichtungsverhandlungen immer mehr den Eindruck hatte, der Kopfbahnhof 21 sei die solidere Alternative – umweltfreundlicher, verträglicher mit bezahlbaren Grundstückspreisen auf den freiwerdenden Gleisflächen, behindertenfreundlicher und geeigneter für einen Integralen Taktfahrplan und für Bahnkunden freundliche Umsteigebedingungen. Dennoch lautete der Schlichterspruch: Fortführen von S21! Das muss man erstmal verdauen. Allerdings, bei genauerem Lesen des Schlichterspruchs komme ich zu der Einschätzung: Heiner Geißler, der Schlichter, ist tatsächlich ein Fuchs – und zwar im positiven Sinne. Meiner Ansicht nach hat er für die Weiterentwicklung der Demokratie in Richtung Schweizer Modell getan, was er als Einzelperson tun konnte. Dass das Ergebnis nicht lautete: „Baut K21!“ hängt letztlich mit ein paar Sachzwängen zusammen, mit denen er wie ein Fuchs umgeht:

In der Schlichtung wie auch im Punkt 9 des Schlichterspruchs wurde deutlich, dass die Bahn, im Falle des Projektabbruchs von außen, klagen würde. Über die Summen, um die es beim Projektabbruch ging, wurde man sich nicht einig. Mal verkündeten die Medien dass auch Volker Kefer vom Bahnvorstand von 700 Mio. Euro Projektabbruchkosten ausging, 100 Mio. mehr als die K21-Befürworter vorgerechnet hatten, dann hieß es von Seiten der Bahn, es könnten auch 2,8 Mrd. Euro sein und die Wirtschaftsprüfer lagen ungefähr in der Mitte dazwischen, wobei sich die Wirtschaftsprüfer nicht einig waren, ob alle Positionen wirklich den Abbruchkosten zuzurechnen seien. Die Situation in deutschen Gerichten lässt erwarten, dass sich die Bahn im Falle eines Projektabbruchs von außen ihre eigene Fehlplanung vom Steuerzahler bezahlen lässt, womöglich von der berühmten schwäbischen Hausfrau.

Da finde ich es schon elegant, dass der [Schlichterspruch](#) das Projekt eher in Richtung Schwellwertüberschreitung der Kosten aus Bahnsicht bringt. In Punkt 9 des Schlichterspruchs sagt Heiner Geißler:

Der Bau von Stuttgart 21 käme nur dann nicht, wenn die Bahn AG freiwillig darauf verzichten würde ... Die Plausibilität der Kosten von Stuttgart 21 hat zwar Risiken deutlich aufgezeigt, in der Summe aber keinen wirklich überzeugenden

Monat

ODER

Text suchen 

ODER

Schlagwort

ODER

Thema

NEUESTE ARTIKEL

[Geordnete Einzelhandelsentwicklung?](#)

[Gedenkfeier für Heidrun Laudel](#)

[Bebauungsplan zum Globus SB-Markt](#)

[Prozessbericht von der WSB-Verhandlung in Leipzig](#)

[Soll ein weiteres Zeugnis der Dresdner Architekturmoderne verschwinden?](#)

[Mündliche Verhandlung am BVerwG zur Waldschlösschenbrücke](#)

[Dresden im Wandel](#)

[Zum Tod von Wolfgang Hänsch](#)

[Machtkalkül statt Realismus?](#)

[Nachruf für Wolfgang Hänsch](#)

[Abschied und Wiederkehr](#)

[Eine alte Lüge und neue Probleme](#)

[Brücke gebaut – Rechtsstaat beschädigt](#)

deutlich aufgezeigt, in der Summe aber keinen wirklich überzeugenden Anhaltspunkt dafür gebracht, das Projekt aus Kostengründen zum jetzigen Zeitpunkt doch noch zu stoppen.

Da war in der Schlichtung die Rede davon, dass die kostenmäßige Abbruchschwelle für S21 bei 4,5 Mrd. Euro liegt. Die ursprünglichen Planungen lagen bereits deutlich darüber und wurden wohl im Interesse der Finanzierbarkeit heruntergerechnet auf 4,08 Mrd. Euro – mittels Einsparungen an Tunnelwanddicken, die noch nicht genehmigt sind ... Angeblich sind diese 4,5 Mrd. Euro auch noch nach Abrechnung der Baukosten zu halten, weil die Bahn angeblich so günstige Verträge mit den Auftragnehmern zustande bringt. Der City-Tunnel Leipzig spricht da eine andere Sprache. Nur ging es beim Schlichten um einen Faktencheck – und zu diesem Zeitpunkt lagen keine Fakten auf dem Tisch, an Hand derer man eine derartige Kostenexplosion hätte schlüssig beweisen können. Offenbar waren die Ausschreibungen noch nicht gelaufen.

Und jetzt kommt's: S21 ist nicht akzeptabel ohne eine ganze Menge Verbesserungen, die beim Kopfbahnhof 21 zum großen Teil quasi gratis als Nebeneffekt zu haben sind, bei S21 aber vermutlich gehörig ins Geld gehen – breitere Bahnsteige, behindertengerechter Tiefbahnhof mit auch im Notfall für Behinderte nutzbaren Fluchtwegen, Ermöglichung eines Integralen Taktfahrplans ... bis hin zur Schonung der Parkbäume und der Biotope auf den Gleisen. Genauer nachlesen kann man den Verbesserungsbedarf am Projekt Tiefbahnhof S21 in Punkt 11 des Schlichterspruchs. Angeblich war das Konsens. Untergegangen ist im Schlichterspruch leider nur, dass ein großer Teil dieser Nachbesserungen für S21 eigentlich Vorteile des K21 sind.

Aber wenn man die Rede der Frau Gönner gesehen hat, dann scheint sie überzeugt zu sein, dass der lt. Punkt 12 des Schlichterspruchs von der Bahn zugesagte Stresstest nicht für mehr Gleise im Tiefbahnhof und die zugehörigen Kosten sorgen wird. Allerdings weiß auch ein Boris Palmer als Mathematiker, dass das Ergebnis einer Simulation von den Eingangsparametern und dem verwendeten Berechnungsmodell abhängt. Hoffen wir mal, dass Schummeln nicht gelingen wird. Und dass der Protest nicht abbricht, um den Nachweis zu erbringen – S21 mit den notwendigen Nachbesserungen wird zu teuer.

Nachteil von K21 war lediglich, dass keine vergleichbare Planungstiefe mit entsprechend abschätzbaren Kosten vorlag und dass für einige Dinge bei K21 auch noch Planfeststellungen nötig sind, so dass auch keine Aussagen zur Finanzierung getroffen werden können. – Bei S21 und Neubaustrecke Ulm sind die damit aber auch noch nicht durch. Das erinnert mich irgendwie an die Argumentation gegen den Elbtunnel.

Insofern liegt der eigentliche Wert der Schlichtung aus meiner Sicht darin:

Es war ein Faktencheck: Der Schlichter forderte, auch Herrschaftswissen, das bisher immer zurückgehalten wurde, der Öffentlichkeit zugänglich zu machen – z.B. zur Geologie – und hat sich damit weitgehend durchgesetzt.

Der Schlichter forderte, dass in die Diskussion nur Fakten eingehen und unterband Spekulationen, ließ Kritik und Fragen zu den Positionen der Gegenseite auf sachlicher Basis aber zu. Das trug meiner Meinung nach sehr dazu bei, dass die Interessierten im Saal, auf der Straße und vor den Fernsehern sich ein eigenes Bild von der Situation machen konnten, zumal Herr Geißler sehr oft allgemeinverständliche Ausdrucksweise anmahnte. Also ich habe da viel gelernt. Und ich denke, dass solche Machwerke wie ein CDU-Elbtunnelflyer und alle seine Fortsetzungen keine Chance gehabt hätten in einer Schlichtung mit diesem Niveau.

Eine derartig umfassende und sachlich richtige Information der Bürger wäre nach Aussagen von Schweizern in der Schweiz unbedingte Voraussetzung für die Gültigkeit eines Volksentscheids.

Einen Volksentscheid über S21 schloss Herr Geißler nur für den Augenblick aus rechtlichen Gründen aus. Nach der Landtagswahl ergäbe sich eine neue Chance dafür, wohl auch durch mögliche Gesetzesänderungen. Auch einen Bürgerentscheid hielt er lt. Punkt 6 des Schlichterspruchs für möglich, wenn Stadträte über mehr Geld für S21 entscheiden müssten. Für diese beiden Fälle sind die Voraussetzungen der Bürgerinformation durch die öffentlich verfolgbare Schlichtung und die Unterlagen im Internet auf einem denkbar guten Stand.

Hochwasser-Brunch „Dresden kann keine Brücken“

SCHLAGWORTE

13.Februar Albertbrücke Aufgelesen
BautznerStraße Bürgerbegehren
Datenschutz Demokratie
Denkmalschutz
DresdensErben Elbhang
Elbtunnel Elbwiesen
Hochwasserschutz
KieswerkSöbriegen Kulturpalast
KönigsbrückerStraße
Landesregierung Landtag
Musikmetropole NetzwerkStadtforen
Neumarkt Parkschießung
Stadtbild
Stadtentwicklung Stadtrat
Stadtverwaltung
Waldschlößchenbrücke
Welterbe

Ganz wesentlich finde ich aber, dass eine Diskussion über die Einführung des Schweizer Modells ins deutsche Baurecht in Gange gekommen ist. Natürlich ist auch in Deutschland Bürgerbeteiligung im Baurecht vorgesehen. Nur kann der Bauherr die Bürgerbeteiligung in Deutschland glatt ignorieren, wenn der Bürger nicht finanzkräftig genug ist, dem Bauherrn gerichtlich erfolgreich entgegen zu treten. Das hat in Stuttgart nicht geklappt, weil die Bürger keinen Gutachter fanden, der von Eisenbahn Ahnung hat und gegen den Monopolisten Bahn für K21 aussagen würde. Außerdem fehlte Ihnen das Geld für Gutachten. Und mit der Waldschlösschenbrücke wissen wir selber, welche Beachtung den Einwendungen der Betroffenen und der Bürgerinitiativen geschenkt wurde und wie die Gerichtsverfahren bisher verlaufen sind.

Ich stelle mir das Problem Elbquerung am Waldschlösschen mal nach Schweizer Modell vor. Heiner Geißler schlug in Punkt 5 seines Schlichterspruchs vor:

Wir brauchen nach meiner Auffassung in Deutschland eine Verstärkung der unmittelbaren Demokratie. Sicher kann das Schweizer Modell nicht 1:1 auf Deutschland übertragen werden. Aber wir sollten, um Entwicklungen wie bei S 21 in der Zukunft zu verhindern, das Beteiligungsverfahren der Schweiz übernehmen, zumindest für Großprojekte:

1. Phase: Formulierung des Ziels, z.B. Basistunnel durch den Gotthardt, dann Abstimmung
2. Phase: Entwicklung der Pläne, mögliche Alternativen, dann Abstimmung
3. Phase: Realisierung mit begleitender Begründung und Information

Solange dies im Bund und in den Ländern nicht möglich ist, bietet sich das hier praktizierte Stuttgarter Modell als Prototyp an (institutionalisierte Bürgerbeteiligung auf Augenhöhe).

Danach wären die Bürger in Dresden zunächst befragt worden, ob sie eine Elbquerung am Waldschlösschen wollen. Und zwar ohne die Erpressung – nur dort und nur 4-spurig und nur als Brücke und nur mit diesem bescheuerten Bogen – auf Beschluss eines einzelnen Herrn aus dem Wirtschaftsministerium – oder keine.

In einer zweiten Phase hätten die Bürger nach umfassender Information über sachlich richtige Fakten zu allen von Amts wegen ausgearbeiteten rechtlich und technisch möglichen Alternativen die Wahl gehabt – also auch zum Tunnel als Alternative zur WSB. Und die Variante, welche die meiste Zustimmung findet, wird in der Schweiz dann geplant. Sprich dort geht kein Weg an den Bürgermehrheiten vorbei. Entsprechend zieht auch nicht die Ausrede: „Ich brauche nicht zu entscheiden – die machen doch sowieso was die wollen.“

Na ja, wenn man es in Dresden nach Umweltrecht gemacht hätte, hätte die WSB wohl nicht zur Wahl stehen dürfen, weil der Elbtunnel die umweltschonendere Variante im EU-rechtlich geschützten Flora-Fauna-Habitat und im damals schon beantragten Welterbe ist.

Ich denke, wenn das in Dresden nach Schweizer Modell gelaufen wäre, hätte man keinen Grund gehabt, den BE von 2005 nur als Scheindemokratie zu empfinden und die Bürger wären nicht so tief gespalten durch etwas, was eigentlich verbinden sollte.

Noch ein Wort zu Stuttgart 21: Ich finde, die Schlichtung hat den Konflikt nicht entschärft, hat dem Protest nicht die Basis genommen und damit nicht eingelullt. Die Schlichtung hat demonstriert wie man umfassende Information über die Alternativen als Voraussetzung für Volksentscheide akzeptabel realisieren kann und hat einen Weg gewiesen, wie solche Konflikte in Zukunft vermeidbar wären.

Möglicherweise lässt sich dieser aktuelle Konflikt in Zukunft doch noch demokratisch lösen – entschieden von der gut rechnenden schwäbischen Hausfrau, die im Hinterkopf hat, dass der Bund eine dringend nötige Schuldenbremse beschlossen hat, und Geld für solche unvorteilhaften bis sinnlosen und in den Kostensteigerungen unübersehbaren Projekte wie S21 einfach nicht unbegrenzt zur Verfügung steht.

Anmerkung: Dieser Text war ursprünglich als Kommentar zum Artikel „[Umpflanzung der Kampfzone](#)“ erschienen.

Dieser Artikel wurde zuletzt am 25.12.2010 aktualisiert.

Sie können [den Artikel als .pdf-Datei speichern ...](#)

Gern können Sie auch [diesen Artikel weiterempfehlen ...](#)

Schlagworte: [Bürgerbegehren](#) [Demokratie](#) [Elbtunnel](#)

KOMMENTARE ABONNIEREN

2 Kommentare zu diesem Artikel

Natürlich ist auch in Deutschland Bürgerbeteiligung im Baurecht vorgesehen. Nur kann der Bauherr die Bürgerbeteiligung in Deutschland glatt ignorieren, wenn der Bürger nicht finanzkräftig genug ist, dem Bauherrn gerichtlich erfolgreich entgegen zu treten. Das hat in Stuttgart nicht geklappt, weil die Bürger keinen Gutachter fanden, der von Eisenbahn Ahnung hat und gegen den Monopolisten Bahn für K21 aussagen würde. Außerdem fehlte Ihnen das Geld für Gutachten.

Wie kommen Sie zu dieser Behauptung?

Am Donnerstag, den 16.12.2010 um 23:20 bei [Maibritt Illner](#), Filmminute 37:00 ff. O-Ton Heiner Geißler :

„ Die Grünen und das Bündnis haben Ihre Gutachter und Ihre Sachverständigen vom Land bezahlt bekommen.“

Na gut, Sie schrieben am 13.12., betrachten Sie das Obige bitte als Richtigstellung.

... schrieb Michael am Freitag, dem 17.12.2010, um 19:16 Uhr.

@Michael

Soweit ich weiß, bezieht sich Ihr Zitat auf die Schlichtung und meins auf eine Aussage des Aktionsbündnisses zum Gerichtsverfahren, dass angeblich den Tiefbahnhof legitimiert, dass also deutlich in der Vergangenheit liegt.

Natürlich ist es positiv zu würdigen, dass das Land seinen Teil in der Schlichtung dazu beitrug, dass das auf Augenhöhe stattfinden konnte. Täglich 50000 Protestierende auf der Straße haben sicherlich dazu beigetragen, dass das Land das für nötig hielt.

... schrieb Silvia am Freitag, dem 17.12.2010, um 21:42 Uhr.

„Quo vadis, Dresden?“ arbeitet mit WordPress.

Das Design basiert auf dem Theme „Ocean Mist“ von Ed Merritt.

(cc) 2010-2016 Verein „Bürgerbegehren Tunnelalternative am Waldschlößchen e.V.“ · Kontakt