

S21-Baustellen im Bahnhofsbereich

Publiziert am 31. Januar 2011 von Klaus Gebhard



[Hbf Stuttgart - Bedrohte Bäume](#) auf einer größeren Karte anzeigen

In Reaktion auf die Parkschützerbewegung wurde mit Amtsantritt der zwei neuen Stuttgart-21-Sprecher Andriof und Dietrich im Herbst 2010 eine (stadtklimatisch unsinnige) Unterscheidung zwischen Parkbäumen (orange dargestellt) und „weiteren Bäumen in der Bahnhofsumgebung“ (rot dargestellt) eingeführt. Für die erste Bauphase sollten 25 von insgesamt 282 Parkbäumen im Mittleren Schlossgarten sowie 80 Bäume in der Bahnhofsumgebung beseitigt werden. Die 25 Parkbäume wurden am 1.10., dem Tag nach dem „Schwarzen Donnerstag“, gefällt. Nachdem dieser Tag der Landesregierung zum totalen Desaster geriet, wurde das Versprechen gegeben, bis auf weiteres keine weiteren Parkbäume zu fällen. Dieses Versprechen bezieht sich nicht auf die 80 „Umgebungsbäume“ ausserhalb des Parks. Sie sind auf dem Lageplan gelb umkringelt.

Nach den bundesweite Negativ-Schlagzeilen verursacht habenden Ereignissen vom 30.09. ist davon auszugehen, dass sich die Stuttgart-21-Betreiber zumindest bis zu den Landtagswahlen an ihre öffentlich verlautbarten Versprechen halten werden und die dem Bauvorhaben im Weg stehenden Bäume nicht fällen, sondern mit Spezialfahrzeugen zu verpflanzen versuchen werden.

Dass die Ausfallrate beim Wiederanpflanzen am neuen Standort umso höher ist, je älter und größer die verpflanzten Bäume sind, berichten uns alle befragten Landschaftsgärtner und Baumkenner. Doch das Nicht-Anwachsen wird nicht so schnell zu bemerken sein. Umso größer könnte von daher die Versuchung der politischen Projektbefürworter sein, angesichts der nahenden Landtagswahlen die von den unschönen September-Ereignissen verunsicherte Stammwählerschaft mit Fernseh- und Pressebildern von behutsam von Spezialisten und Spezialmaschinen verpflanzten Bäumen wieder einzufangen. Mit derlei inszenierten Gesten des „Goodwill“ ließe sich vor der Wahl, so ein mögliches Kalkül der S21-Politiker, publikumswirksam Einsicht, Lernfähigkeit, „grünes Umweltbewusstsein“ sowie ein Entgegenkommen den Projekt-Kritikern gegenüber demonstrieren.

In der Sache selbst soll es jedoch kein Entgegenkommen geben. Obwohl während der Geissler'schen Schlichtungsrunden die behauptete höhere Kapazität des Tiefbahnhofs nicht nachgewiesen werden konnte, wodurch das aus vielerlei Gründen umstrittene Projekt seines letzten Sinns beraubt wurde, weigern sich Bahn und Landesregierung, bis zum neuerlichen Versuch eines „Fortschritts-Nachweises“ in Form eines computersimulierten „Stresstests“ im Sommer 2011, der legitimen Forderung nach Stopp aller Bau- und Auftragsvergearbeiten nachzukommen. Dieses Vorgehen wider alle Vernunft und allen Anstand wird sich mit Blick auf das vorhandene Unrechtsbewusstsein in der Bevölkerung in den Landtagswahlergebnissen sicher niederschlagen.



