

TUNNELBLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT • WWW.TUNNELBLICK.ES • AUSGABE 49

Zirpen der Heuschrecken, dem Knacken des brüchigen Betons. Lassen Sie die Seele baumeln und den Alltag einfach hinter sich – in der Freizeitoase BER. Und betrachten Sie abschließend in Demut und Bewunderung vom 32 m hohen Tower aus das zweitgrößte Milliardengrab Deutschlands in seiner ganzen Pracht.

Die Flughafentour kann über den Besucherdienst des BER gebucht werden, montags bis freitags von 10 bis 15 Uhr telefonisch unter 030 6091-77770 oder auf www.berlin-airport.de.

Für alle ewiggestrigen Dauerquerulanten (und solche, die es noch werden wollen) empfiehlt sich auch ein Besuch der Montagsdemonstration der Bürgerinitiative Berlin-Friedrichshagen um 19 Uhr auf dem Friedrichshagener Markplatz. Infos unter www.fbi-berlin.org.

Machen Sie außerdem noch einen Abstecher zu den Kleingartenanlagen »Sommerfreude«, »Weißer Stern«, »Treue Seele«, »Alt Ruhleben« I & II, »Heinrichs Ruh«, »Schmidts Ruh« und »Stadtbär«, bevor diese durch den völlig überflüssigen Weiterbau der A 100 zubetoniert werden. Demonstrationen werden angekündigt unter www.a100stoppen.de.

Und versäumen Sie schließlich nicht den Besuch des Tempelhofer Felds. Zwar wurde hier durch Bürgerentscheid die Bebauung mit Luxuswohnungen und Gewerbe gestoppt. Doch der Beschluss gilt nur für drei Jahre. www.thf100.de



Foto: Luca Perino, lucaxinofoto.blogspot.de

den. Mindestens zwei dieser Tunnel sind jedoch hoch problematisch, weil asbesthaltige bzw. stark uranhaltige Gesteinschichten durchquert werden müssen. Der Abtransport des Ausbruchs sowie seine Zwischen- und Endlagerung sind eine nicht zu beherrschende Gesundheitsgefahr – nicht nur für die Bewohner des Susatals: Strahlungspartikel und Asbeststäube könnten bis weit nach Turin hineinverweht werden.

Der Protest der NO-TAV-Bewegung gegen das inzwischen auf 20 Milliarden Euro geschätzte Projekt begann schon kurz nach dem Bekanntwerden der Pläne. Eine Probebohrung im Dezember 2005 führte zu einer ersten Eskalation staatlicher Gewalt. Die Bewohner des Örtchens Venaus besetzten das Bohrgelände und wurden nachts ohne Vorwarnung von der Polizei aus dem Schlaf geprügelt. Daraufhin erhoben sich die 50.000 Einwohner des Susatals und blockierten über Tage Autobahn, Bahnlinie und Durchgangsstraßen. Der Bauplatz war zurückerobert.

Wie bei Stuttgart 21 versuchten die Behörden es dann mit einem Dialog. Sogar ein Schlichter wurde bemüht. Doch hier wie dort ging es allein darum, die Bevölkerung ruhigzustellen und das Projekt trotz aller Bedenken durchzusetzen. Der Widerstand im Susatal, getragen von Menschen aller Altersgruppen und über alle Parteigrenzen hinweg, blieb dennoch unbrochen.

Zu einer erneuten Eskalation kam es vor dem 30. Juni 2011. An diesem Stichtag wäre ohne einen (zumindest symbolischen) Baubeginn die Zusage für Fördergelder der EU ausgelaufen. Also rückten in der Nacht zum 27. Juni 2011 circa 2.000 Ordnungskräfte vor und räumten unter Zuhilfenahme von Wasserwerfern und

CS-Gas das Hüttendorf der Projektgegner. Wieder kam es zu Massendemonstrationen, doch bis heute sichern Einheiten der italienischen Gebirgsjäger den Bauzaun rund um die Uhr.

Inzwischen hat sich die Taktik der Projektgesellschaft geändert. Durch Schadensersatzforderungen und Kriminalisierung soll der Protest geschwächt werden. So wurde die Bürgermeisterin von San Didero, Loredana Bellone, zur Zahlung von 215.043,82 Euro verurteilt. Die Summe wurde durch Spenden innerhalb weniger Tage aufgebracht. Und seit Dezember 2013 sitzen die vier Aktivistinnen Chiara, Claudio, Mattia und Niccolò unter »Terrorismusverdacht« in italienischen Hochsicherheitsgefängnissen. Sie sollen bei der Baustellenbesetzung 2005 einen Kompressor beschädigt haben.

»Für uns wie für die Bevölkerung des Susatals sind diese Gefangenen Schwestern und Brüder, Teil der Gemeinschaft, die sich seit über 20 Jahren einem unnützen und unsinnigen »Großprojekt« widersetzt, einer von mafiosen Strukturen durchzogenen und umweltzerstörenden Maschinerie, Geld und Gebirge verschlingend, die den Menschen mit bornierter Arroganz und autoritären Methoden aufgezwungen wird.« (Erklärung auf www.notav.eu)

Ci vediamo in Valsusa! Ora e sempre – NO TAV!

www.notav.eu, www.notav.info, stuttgart21international.wordpress.com/
no-tav-2/

TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

IBAN: DE54 8309 4495 0003 2812 21
BIC: GENODEF1ETK, EthikBank eG
Inh.: ESIG e.V., Betreff: Tunnelblick
Spenden sind steuerlich absetzbar.



Foto: Stopsignat, Montages, Tunnelblick

Urlaub mal anders

Stuttgart 21 ist überall. Weltweit werden milliardenschwere Großprojekte geplant und gebaut, deren Kosten bei Weitem größer sind als ihr Nutzen für die Allgemeinheit – volkswirtschaftlich, ökologisch und sozial. Und wie in Stuttgart sollen sie um jeden Preis durchgesetzt werden, oft auch mit Gewalt.

Zu groß sind die Gewinne, die sie ihren Betreibern versprechen. Lassen Sie sich von unserem etwas anderen Reiseführer einladen auf eine Rundreise zu unnützen, aufgezwungenen Großprojekten in Deutschland und Europa. Das Prinzip Stuttgart 21 lauert manchmal gleich hinter der Strandpromenade.

Seit 40 Jahren Sonderzone: Notre-Dame-des-Landes

Notre-Dame-des-Landes ist ein beschauliches bretonisches Örtchen zwischen Rennes und Nantes im Herzen des Département Loire Atlantique. Inmitten dieser uralten bäuerlichen Kulturlandschaft mit ihren typischen Heckenlandschaften und vielen geschützten Tier- und Pflanzenarten soll nordwestlich von Nantes ein neuer Großflughafen entstehen: der »Aéroport du Grand Ouest«. Dieses gigantische Flughafenprojekt ist Kernstück eines großräumigen wirtschaftspolitischen Entwicklungsvorhabens. Mit diesem soll u. a. die maritime Rüstungsindustrie gefördert und Hightech-Industrie in der als unterentwickelt geltenden Atlantikregion angesiedelt werden. 2.000 Fußballfelder groß soll der neue Airport werden und zukünftig einmal 9 Millionen Passagiere im Jahr abfertigen. Dabei ist der heutige Flughafen von Nantes

mit seinen 3 Millionen Fluggästen noch nicht einmal ausgelastet.

Die Planungen begannen bereits in den 60er-Jahren. 1974 wurde das gesamte dafür vorgesehene Territorium vom Präfekten des Verwaltungsbezirks Loire-Atlantique zur »Zone d'aménagement différencié«



(ZAD) erklärt. Mit dieser »Zone für Sonderentwicklung« beansprucht der Staat das Vorkaufsrecht für den Grund und Boden, der für angeblich höhere nationale Zwe-

cke vorgesehen ist. Danach verschwanden die Pläne zunächst in der Schublade, seit dem Jahr 2000 werden sie jedoch wieder vorangetrieben. Seither leisten nicht nur die Bewohner der 2000-Seelen-Gemeinde entschiedenen Widerstand. Unterstützung kommt auch von mehr als 200 Widerstandskomitees und Zigttausenden Unterstützern aus ganz Frankreich.

Eigentlich sollten in Notre-Dame-des-Landes schon längst die Bagger rollen. Doch der Bau wurde ausgesetzt, als es im Herbst 2012 eine massive Eskalation gab: Die Regierung ließ das Protestcamp der Widerständler mehrfach mit hoch aufgerüsteter Polizei gewaltsam räumen. Anwohner und Bauern wurden zwangsenteignet. Die Brutalität dieses Polizeieinsatzes mit über hundert Verletzten führte zu einer Solidarisierungswelle in der französischen Bevölkerung mit Besetzern und Anwohnern, sodass die Regierung notgedrungen einlenken musste. 2013 setzte sie eine



Geisterflughafen BER (Foto: Walter Steiger)

Wo Asbest auf Uran trifft: das Susatal im Piemont

1989 wurde zum ersten Mal eine Planung für eine Hochgeschwindigkeitsstrecke (italienisch: TAV = Treno Alta Velocità) zwischen Turin und Lyon vorgestellt. Dabei sollen zahlreiche Tunnel gebaut wer-

»Dialogkommission« ein. Doch die ZAD-Gegner haben aus den bitteren Erfahrungen anderer Großprojekte gelernt und lassen sich auf solche Manipulationsversuche zur Durchsetzung der Machtinteressen nicht ein.

Und so wird es in Notre-Dame-des-Landes wohl auch in Zukunft neben viel Natur Erlebnisse der anderen Art geben: Traktorblockaden, Waldcamps, brennende Strohhallen und Besetzungen.

»On ne lâche rien! Ni ici, ni ailleurs!« – Wir lassen nicht locker! Weder hier noch anderswo! ●

www.acipa-ndl.fr

Benzin statt Riesling? Die Hochmoselbrücke

Die B 50 wird neu trassiert und bekommt eine neue Brücke. So weit, so normal. Nicht normal ist es allerdings, wenn entgegen den Aussagen unabhängiger Gutachter an einem Bauprojekt festgehalten wird, nur weil es die Politik nun einmal so entschieden hat. Nicht nur, dass die Brücke keinen verkehrlichen Nutzen bringt und die weltberühmte Kulturlandschaft des Moseltales mitsamt den besten Weinlagen der Region zerstört. Nun spricht sich auch noch das Geologische Landesamt gegen die Planung

gegeben, dessen Ergebnisse vermutlich im Vorhinein feststehen. Der unbequeme Leiter des Geologischen Landesamtes sieht sich inzwischen massiver Kritik seitens der Politik ausgesetzt und dürfte wohl bald seinen Stuhl einem Nachfolger übergeben.

Übrigens: Das Moseltal ist schon heute mit einem modernen Straßennetz erschlossen. Wenn Sie die bedrohte Landschaft allerdings in aller Ruhe genießen wollen, empfehlen wir einen Ausflug mit dem Schiff ab Bernkastel moselabwärts bis Traben-Trarbach. Und schlürfen Sie dazu einen »Ürziger Würzgarten«-Riesling, solange es ihn noch gibt. ●

www.pro-mosel.de

Der große Spagat: Tunnel & Brücken in Nord und Süd

Ein Meer kann schon einmal ein Hindernis darstellen. Das weiß auch die Europäische Union und hat einige Meer-Überquerungsprojekte in ihr »Weißbuch« der vordringlichsten europäischen Verkehrsprojekte aufgenommen – für den ungebremsten Verkehrsfluss freier Bürger, für den ungehinderten Warenaustausch oder auch nur, damit Kommissar Wallander schneller von Ystad nach Palermo kommt.



Das Moseltal heute (oben) und in Zukunft (unten)? (Fotos/Montage: AG Pro Mosel)

aus. Dessen Leiter wird jedoch prompt mit einem Maulkorb ruhiggestellt.

Tatsächlich sind die Moselhänge so instabil, dass das Baurisiko überhaupt nicht abschätzbar ist. Die Standsicherheit der Moselhänge ist »nicht DIN-gerecht«, sagen Gutachter. Doch wie bei einem bekannten Projekt in der Stuttgarter Innenstadt kümmern solche Expertenmeinungen die Verantwortlichen wenig. Ein weiteres Gutachten ist schon in Auftrag

Dort würde er sicher auch gebraucht, um die dubiosen Machenschaften um die Finanzierung der geplanten **Brücke über die Straße von Messina** aufzuklären, die eine sechsspürige Verbindung zwischen Sizilien und dem italienischen Festland schaffen sollte. »Die Mafia will sich ein Viertel der Bausumme sichern«, warnte schon der Mafiajäger Salvatore Boemi in der Tageszeitung »Corriere della Sera«. Von den Geldern des organisierten

Unnütze, aufgezwungene Infrastruktur-Großprojekte in Europa (Auswahl)



1. Dänemark/Deutschland: Feste Fehmarnbeltquerung

17,6 km langer, vierröhriger Absenktunnel
Kosten: 5,5 Milliarden Euro
www.beltquerung.info

2. Deutschland: JadeWeserPort

Einzigster Tiefwasserhafen Deutschlands. Inbetriebnahme: 9/2012; Kosten: 650 Millionen Euro; Containerumschlag im ersten Jahr: weniger als 64.000, 10 % der erwarteten Fracht. Pro Woche legen im Schnitt zwei(!) Schiffe an.

3. Deutschland: Elbvertiefung in Hamburg für Hochseeschiffe

Völlig überflüssig. Rund 40 Millionen Kubikmeter müssen aus dem Flussbett gebaggert werden, und das in einem Naturschutzgebiet der europäischen Gemeinschaft. Geschätzte Kosten derzeit: 591 Millionen.
<http://hamburg.nabu.de/>

4. Deutschland: Flughafen Berlin Brandenburg (BER)

Kosten: bisher 5,5 Milliarden
www.fbi-berlin.org

5. England: High Speed 2 (HS2)

1. (bis 2026): Hochgeschwindigkeitsbahn London-Birmingham; 2. (bis 2033): Weiterführung nach Manchester, Nottingham, Sheffield, Leeds; Kosten (Basis 2011): 63 Mrd. Euro
<http://stophs2.org/>

6. Deutschland: Flughafen Kassel-Calden

Deutschlands peinlichster Flughafen »in Betrieb«. Eröffnung April 2013, seit April 2014 zwei (!) Linienflüge pro Woche. Baukosten: 270 Mio. Euro, Verlust bis Ende 2013: 6,8 Mio.
www.fluchhafen.de

7. Deutschland: Hochmoselbrücke

Geschätzte Baukosten: 330 Millionen Euro

8. Deutschland: Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm. Kosten: 9,2 Milliarden Euro (Bahnanlagen, Stand: 2013), 15 bis 20 Milliarden Euro (Schätzung von Gutachtern und Projektkritikern)
www.bei-abriss-aufstand.de

9. Frankreich: Großflughafen West

Notre-Dame-des-Landes, Département Loire-Atlantique. Baukosten: 581 Millionen Euro nach Angaben des Bauträgers, 2 Milliarden Euro nach Schätzung von Kritikern.

10. Italien: TAV

Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke Turin-Lyon durch das Susatal
Kosten: 20-25 Milliarden Euro

11. Italien: Bahnhof Firenze Belfiore

Tiefbahnhof mit 7 km langem Tunnel unter Florenz für die TAV-Strecke Bologna-Florenz
www.notav.info/tag/firenze/

12. Italien: Brücke über die Straße von Messina

Geschätzte Kosten: 7,9 Milliarden Euro. Planung und Bau vorerst eingestellt.

13. Türkei: Bebauung des Gezi-Parks

Der Gezi-Park ist eine der letzten Grünflächen mit Bäumen in der Innenstadt Istanbuls. Dort soll ein Einkaufszentrum entstehen. Dem Widerstand gegen das Vorhaben gehören über 50 Gruppen an. Sie wenden sich auch gegen den Bau einer dritten Bosphorusbrücke, des dritten Istanbuler Flughafens, dreier Atomkraftwerke und Hunderter Staudämme.

Verbrechens ganz abgesehen wäre die Brücke auch ein schwerwiegender Eingriff in die Natur. Das fast 400 Meter hohe Bauwerk würde sogar die Routen der Zugvögel zwischen Afrika und Europa beeinflussen.

Aber am Ende wollte sich doch niemand an diese Megabrücke wagen, noch nicht einmal die Chinesen. So wurde das Projekt im Herbst 2013 wegen unkalkulierbarer finanzieller Risiken von der italienischen Regierung vorläufig gestoppt. Trotzdem ist Sizilien heute nicht vom europäischen Fernverkehr abgehängt: Die Fähren fahren von Messina aus alle 15 Minuten und benötigen nur 20 Minuten bis zum Festland nach Villa San Giovanni. Die Natur hat hier ein Kunstwerk erschaffen, bei dem das Meer als perfekte Kulisse dient. Der ideale Rahmen für dieses Meisterwerk ist das Meer – ein Weltnaturerbe. Weitere Informationen finden Sie in jedem Italien-Reiseführer.

Vielleicht hat die italienische Mafia ja nun im hohen Norden Ersatz für ihr geplatzt Geschäft gefunden. Denn dort halten die Regierungen Dänemarks, Schwedens und Deutschlands eisern am Bau der **Fehmarnbeltquerung** fest, einem 18 km langen »Absenktunnel« unter dem Fehmarnbelt, einer Meerenge zwischen der Insel Fehmarn auf deutscher und der Insel Lolland auf dänischer Seite.

Und die Betreiber sehen das Planfeststellungsverfahren auf einem guten Weg – schon deshalb, weil es »nur« 1.800 Einsprüche gegeben hat, wie der Vorstandschef der staatlichen dänischen Projektgesellschaft Femern A/S, Claus Baunkjaer, freudig bemerkte.

Das Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung kritisiert dagegen die Planfeststellungsunterlagen als völlig unzureichend. Die Beeinträchtigung des Vogelzugs und die Zerstörung von Europäischen Schutzgebieten wurden selbst von der Projektgesellschaft als nicht ausgleichbar bezeichnet. Die Ausgleichszahlungen von 20 Millionen Euro sind bei einem vorläufigen Investitionsvolumen von 5,5 Milliarden Euro die sprichwörtlichen Peanuts. Und wie bei allen Großprojekten steigen die Kosten von Jahr zu Jahr.

Kein Wunder, dass die Bürgerproteste immer lauter werden. Denn die Baustellen für den Tunnel werden die gesamte Küstenregion und insbesondere die Insel Fehmarn, bisher noch ein Paradies für Surfer, Naturliebhaber und Sonnenanbeter (<http://www.fehmarn-meine-insel.de>), für ein Jahrzehnt massiv verunstalten. Als Beruhigungsspielle für die Projektbetroffenen wurde inzwischen auch hier eine »innovative Bürgerbeteiligung« initiiert.

»Einen Planfeststellungsbeschluss mit der Brechstange wie in Baden-Württem-

berg für Stuttgart 21 darf und wird es in Schleswig-Holstein nicht geben«, meint Hendrik Kerlen vom Aktionsbündnis. Wenn er sich da nur nicht täuscht. ●

www.beltquerung.info

Wellness für Deutschland: BER-Erlebnistour in Berlin

Ein absolutes Muss für alle Berlintouristen ist der Besuch der nagelneuen Flughafen-Ruine Berlin-Brandenburg. Zwar kann man ein Flugfeld ohne Flugzeuge inzwischen auch an vielen Regionalflughäfen wie Zweibrücken oder Kassel-Calden bewundern, doch nirgends sind bisher mehr Steuermilliarden versenkt worden als hier: genau 4 Milliarden 819 Millionen 804 Tausend 827 Euro (Stand 8.7.2014, 12:55 Uhr) – für Stuttgarter Verhältnisse natürlich Peanuts.

Was viele nicht wissen: Der Flughafen ist weitgehend unbemerkt von Öffentlichkeit und Medien schon längst eröffnet worden – zumindest das Besucherzentrum. Buchen Sie daher noch heute die angebotenen Erlebnistouren, die zweistündige Busrundfahrt »Erlebnis BER@night« mit kulinarischem Angebot nach Ihren Wünschen oder »BER on bike« inklusive einer erholsamen Radtour vom Infotower bis zur Airport City. Technikinteressierte können zudem die Flughafen-Feuerwehr besuchen, die sich so heldenhaft dem Brandschutz verschrieben hat.

Doch auch Naturfreunde und Erholungssuchende kommen im BER-Resort voll auf ihre Kosten: Genießen Sie die unendliche Ruhe, Einsamkeit und Abgeschiedenheit des Flughafens. Lauschen Sie dem Gesang der Lerchen, dem Rascheln der Eidechsen, dem zarten



Istanbul 2013 (Foto: Mstyslav Chernov)