

Stoppt

"Stuttgart 21":
Ein Spiel um 5.000.000.000,- DM
aus dem Hause
Rommel, Wissmann, Dürr & Co.

Stuttgart 21.



Wir fordern:

- ⇒ **Stoppt Stuttgart 21.**
- ⇒ **Sofortiger Ausstieg der Stadt aus dem Knebelvertrag ("Rahmenvereinbarung").**
- ⇒ **Neue Arbeitsplätze durch öffentliche Gelder für Bildung, soziale Dienste und Umweltschutz.**

.....
Unkostenbeitrag 3,50 DM
Solidaritätspreis 5,- DM
.....

Eine Broschüre des Stuttgarter Stadtverbandes der

SAV - SOZIALISTISCHE ALTERNATIVE VORAN

Infos, Kontakt & ViSdP: Stepha: Kimmerle, Fon & Fax: 0711 / 2 23 88 23

Stoppt Stuttgart 21

wird herausgegeben vom Stuttgarter Stadtverband der

**Sozialistischen Alternative VORAN
(SAV).**

Kontakt, Infos & ViSdP:

Stephan Kimmerle, Traubenstr. 12, 70176 Stuttgart

Fon & Fax: 0711 / 2 23 88 23

"Am Montag morgen um elf platzt die Bombe"

StZ vom 19.4.94

An jenem Montag im April 1994 wurde durch OB Rommel, Bundesverkehrsminister Wissmann, Ministerpräsident Teufel und Bahn-Chef Dürr das Projekt Stuttgart 21 der Öffentlichkeit präsentiert. Ein Projekt, das hinter den Kulissen offenbar schon recht weit durchgeplant worden war. Sofort sind Fotomontagen von einem neuen Hauptbahnhof mit lichter Glaskuppel und glücklichen Menschen und Zügen verfügbar. Im Januar 1995 wird eine Machbarkeitsstudie für Stuttgart 21 vorgestellt und auf einer Großleinwand im Hauptbahnhof werden mit Videoanimationen die Segnungen des Projekts angepriesen (wobei die Macher auch vor Schummeleien nicht zurückschrecken, um Stuttgart 21 anzupreisen - siehe Extra-Kasten zum Film)

Im Januar 1995 wird eine Machbarkeitsstudie für Stuttgart 21 vorgestellt.

Am 3. Juli 95 verkündet Bundesverkehrsminister Wissmann in der Stuttgarter Zeitung sein Ziel. "er wolle bis...1998 die Planung mindestens so weit vorangetrieben haben, daß sie unumkehrbar sein wird."

Im November 1995 wird eine Rahmenvereinbarung zwischen Bahn, Stadt, Land und Bund abgeschlossen, die den Beteiligten einen Ausstieg aus dem Projekt fast unmöglich macht. Wer sein Soll nicht erfüllt, muß für die Verluste haften.

Noch 1996 soll zwischen Heilbronn und Wolframstraße mit den ersten Stuttgart 21-Bauten

begonnen werden.

Eine Eile, die nicht sehr typisch ist für derartige Großprojekte.

Über die Köpfe der Bevölkerung hinweg wird ein Projekt festgeklopft, das die Stadt nachhaltig verändern wird. Eine neue Innenstadt, fast halb so groß wie die bisherige, soll entstehen, von Feuerbach über die Innenstadt, Cannstatt und die Neckarvororte bis Plieningen werden wir auf einer Baustelle leben, die Stadt haftet für Einnahmeausfälle bei den Grundstücksverkäufen und uns soll das alles nichts angehen?

Erst im März 1996 macht sich der Gemeinderat Gedanken über eine Einbeziehung der BürgerInnen. Die SPD schlägt eine sogenannte Planzelle vor "in der 25 Bürger sich eingehend mit Stuttgart 21 befassen und Lösungsvorschläge für Probleme erarbeiten" (StZ 20.3.96). 25 BürgerInnen, was für eine ausufernde Bürgerbeteiligung, aber es geht ja auch nur um Lösungsvorschläge für Probleme bei Stuttgart 21 nicht um Kritik an dem Projekt überhaupt. Inzwischen wurde von der Stadt ein "Beraterkreis" mit 34 VertreterInnen aus Wirtschaft, Verbänden, Körperschaften, Vereinen, Kirchen, Kunst und

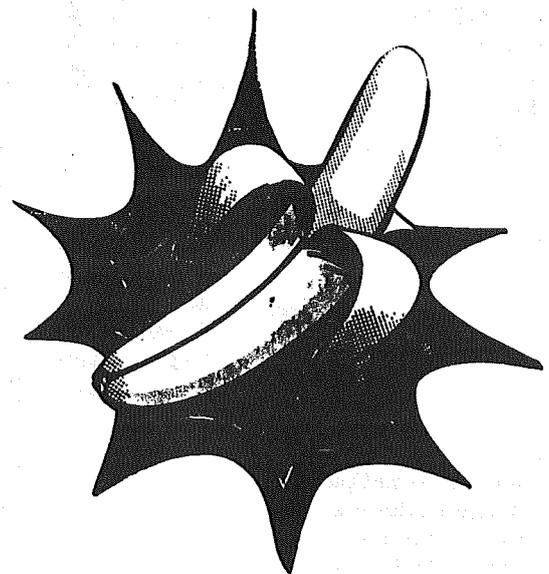


Wissenschaft als Bürgerbeteiligung eingerichtet. Die Mitglieder wurden bestellt, von einer Wahl, Berichterstattung an die Bevölkerung oder Rechenschaft ihrer Mitglieder ist uns nichts bekannt.

Von Anfang an werden KritikerInnen und ZweiflerInnen an Stuttgart 21 als Kleingeister und Fortschrittsfeinde beschimpft. "Manche Leute schütteln so lange den Kopf über der Suppe, bis sie ein Haar darin finden", hat Ministerpräsident Teufel in den Stuttgarter Nachrichten vom 15.3.96 herausgefunden. Nach Ansicht von OB Rommel wird in Stuttgart "jedes Projekt, das größer als ein Kindergarten ist, als Prestigeprojekt betrachtet" (StZ 17.1.96) Im Regionalparlament zitiert er am 1. März 1995 sogar den russischen Revolutionär Trotzki. "Hätten wir noch mehr Zeit gehabt, hätten wir gewiß noch mehr Fehler gemacht."

Warum diese ganze Eile?

Eine nähere Betrachtung des obigen Zitats gibt uns einen Er-



Stuttgart 21: Die rettende Superidee?

klärungsansatz. Trotzki sagte das im bezug auf den Aufbau der Roten Armee unter den Bedingungen eines Bürgerkriegs. Rommel und seine Kollegen sehen sich also in einem Krieg, wo nicht lange gefackelt werden darf, sondern wo der Feind schnell und gründlich ausgelöscht werden muß?

In der Tat hatten unsere Stadt- und Landesväter "seit der Wiedervereinigung panische Angst, wirtschaftlich, politisch und verkehrstechnisch an den Rand gedrängt zu werden" (taz 1.12.95).

"Und dann dieser Befreiungsschlag" schreibt die StZ nach der Vorstellung von Stuttgart 21. Für das Projekt Stuttgart 21 sei kein Superlativ zu groß, jubelte Teufel, "einmalige Chance", Jahrhundertprojekt" (Stadtrat Haug, CDU), "einmalig" (Stadtrat Kienzle, Grüne), "ungeahnte Entwicklungsmöglichkeiten" (SPD-MdL Gaßmann), "Schlüssel und Katalysator für eine gute Zukunft" (Stadtrat Kußmaul, SPD).

Die Kommentare der örtlichen Zeitungen: "Das Projekt könnte die Landeshauptstadt aus ihrer Gefangenschaft im stillen Verkehrswinkel befreien...glückt das Projekt, dann steht die Landeshauptstadt vor einer zweiten Stadtgründung", StZ, "Vergleichbar mit einem Lottogewinn für Otto Normalverbraucher. Stuttgart hat wieder Perspektive", StN.

Stuttgart 21 also als Wunderwaffe, um im Krieg der Wirtschaftsplätze nicht unterzugehen. Stuttgart 21 aber auch als Bürgerkrieg gegen die eigene Bevölkerung, die den Krieg bezahlen darf, die die Opfer erbringen und die nacher in der Kraterlandschaft leben muß, die der Krieg zurückgelassen hat.

Wir wollen in der vorliegenden Broschüre aufzeigen, daß

dieser Krieg für die Menschen und die Umwelt in Stuttgart nur verloren gehen kann.

Die Hoffnungen auf einen neuen Wirtschaftsaufschwung durch Stuttgart 21, auf umweltfreundlicheren Verkehr, auf die "städttebauliche Jahrhundertchance" und ein Ende der Wohnungsnot, all die Versprechungen einer blühenden Zukunft durch Stuttgart 21 halten einer näheren Untersuchung nicht stand.

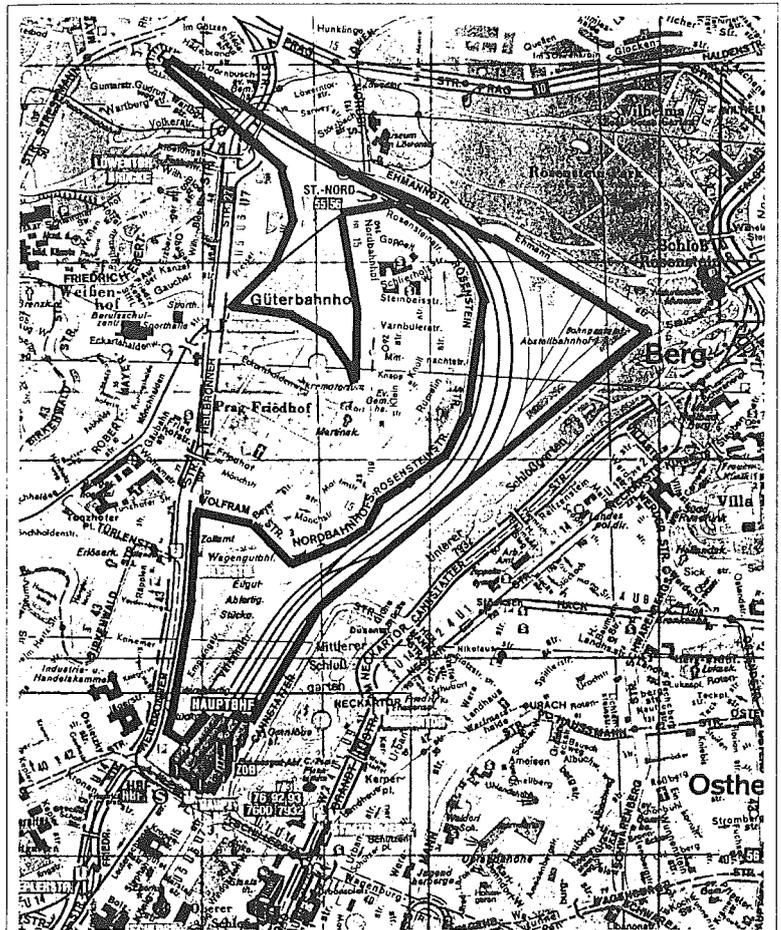
Es genügt uns aber nicht, uns nur in den anwachsenden Chor der Kritiker von Stuttgart 21 einzureihen. Es gibt aus verschiedenen Richtungen schon genügend Beiträge, die zeigen, daß Stuttgart 21 seine Versprechen nicht halten kann. Auch wir haben auf Teile dieser Kritiken und ihre Untersuchungen zurückgegriffen.

Wir wollen vor allem versuchen, das Projekt Stuttgart 21 in die Politik und die Pläne der Wirtschaft und der Regierenden einzuordnen und die Diskussion darüber beginnen, was wir unternehmen können, um dieses Projekt und seine Folgewirkungen noch zu stoppen.

Was ist Stuttgart 21?

Ausgangspunkt von Stuttgart 21 ist die Ersetzung des alten oberirdischen Kopfbahnhofs durch einen tiefergelegten Durchgangsbahnhof.

Die bisherigen Zulaufstrecken zum Hauptbahnhof laufen dann ab Cannstatt bzw. Feuerbach unterirdisch und laufen etwa beim Neubau der Südwest LB am



Projekt „Stuttgart 21“: Rund 100 Hektar umfaßt „das neue innerstädtische Planungsgebiet“ – die gesamten Gleis- und Betriebsanlagen des Stuttgarter Hauptbahnhofs sollen aufgegeben werden oder zum Teil unter die Erde verschwinden.

aus: W. Wolf: Hauptbahnhof im Untergrund

Nordausgang des jetzigen Hauptbahnhofs in den neuen 8-gleisigen Bahnhof ein. Der neue Bahnhof liegt quer zum jetzigen und soll sich auf ca. 450 m Länge durch das ganze Tal von der Südwest-LB bis zur Haltestelle Staatsgalerie erstrecken. Die Werbebilder versprechen einen offenen Bahnhof mit transparentem Kuppeldach. An der Staatsgalerie verlassen die Gleise den Bahnhof in Richtung Flughafen und in Richtung Wangen. Die Strecke zum Flughafen wird bei Plieningen wieder das Licht der Welt erblicken und in der Nähe der Uni Hohenheim in 35 m Höhe das Körschtal überqueren. Vom Flughafenbahnhof geht's dann an der A8 entlang Richtung München oder Richtung Böblingen. Der andere Tunnel endet in Wangen etwa beim Großmarkt und trifft dann über zwei Brückenbauwerke über den Neckar, das Inselbad, den Daimler und den Karl-Benz Platz beim Untertürkheimer Bahnhof auf die alte Strecke.

Beim Untertürkheimer Bahnhof soll ein neuer Rangier- und Wartungsbahnhof entstehen, der den alten am Rosensteinpark ersetzt. Die Reste des alten Stuttgarter Güterbahnhofs im Inneren Nordbahnhof und an der Heilbronner Str. werden rausgeworfen, sodaß die gesamten Gleisflächen in der Innenstadt frei werden für eine neue Bebauung. Durch den Verkauf dieser Grundstücke soll Stuttgart 21 zum großen Teil finanziert werden. Diese Baumaßnahmen sollen bis zum Jahr 2008 abgeschlossen sein, parallel und bis ca. 2030 soll eine neue City auf dem jetzigen Gleisgelände entstehen.

Die Kritik an Stuttgart 21

Bei oberflächlicher Betrachtung kann die Idee Stuttgart 21 durchaus begeistern: Wir bekommen einen neuen schönen Bahnhof, Stuttgart rückt ins Zentrum Europas, ungeahnte Entwicklungsmöglichkeiten auf 100 Hektar Bauerwartungsland für eine neue City, 24.000 neue Arbeitsplätze, Wohnungen für 11.000 Menschen. Und das Beste: Das ganze kostet gar nichts, sondern finanziert sich quasi von allein.

Soweit die heile Welt der Videofilme und Hochglanzbroschüren.

Denkt man dann aber an frühere Großprojekte, ist zumindest gesundes Mißtrauen angesagt.

Die Internationale Gartenbauausstellung (IGA) 1993 sollte auch ein kostenloser Werbefeldzug für Stuttgart und die Region sein. Die Region kam recht kurz weg, nicht mal Württemberger Wein wurde an den Verpflegungsständen ausgeschenkt. Das hätte man zur Not ja noch verschmerzen können, um einiges handfester ist das Defizit der IGA, das inzwischen 170 Millionen erreicht hat. Viele IGA-Beschäftigte wurden als Scheinselbständige geführt, damit wurde die Sozialversicherung um ihre Beiträge betrogen. Bei der IGA-GmbH hat offensichtlich helles Chaos geherrscht, bis zuletzt wollten die Wirtschaftsprüfer die Bilanzen und Abrechnungen nicht absegnen.

Schließlich mußte der oberste

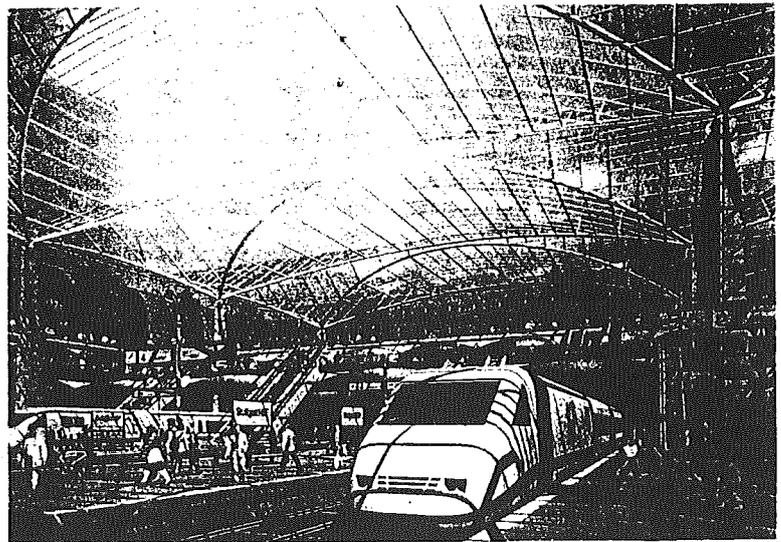
ChefVögele gehen. Mit ihm gingen 300.000 Mark Abfindung (damit er nicht der Sozialhilfe zur Last fällt, wo der Staat doch eh kein Geld mehr hat). Dabei wurde noch bekannt, daß bei Sport-Großveranstaltungen des öfteren mit Schwarzen Kassen gearbeitet wurde, um Geld für die Veranstalter auf die Seite zu bringen.

Was sagte doch der Leichtathletik-Präsident zu den Finanzen der WM:

"Be happy and pay the deficit!"

Ein natürliches Mißtrauen ist also angebracht.

Zumal wenn wir hören mit welcher Großzügigkeit die Antrieber von Stuttgart 21 über die Finanzierung reden. Der Präsi-



Titelbild der Machbarkeitsstudie "Projekt Stuttgart 21": Nette Computerbildchen sollen für das Großprojekt werben

dent der Industrie- und Handelskammer und Kettensägenfabrikant Hans Peter Stihl in MW 2/95: "Eine halbe Milliarde hat Rolf Deyhle in Stuttgart-Möhringen investiert, zehnmal soviel ist für die neue Zukunftsvision 'Stuttgart 21' veranschlagt. Doch wer kann sich unter solchen Summen schon etwas vorstellen. Entscheidend ist, daß sich ein so phantastisch anmutender und doch realisierbarer Entwurf mit

Stuttgart verbindet..."

Fazit: Egal, ob Geld rausgeworfen wird, Hauptsache bei uns. Denn Stuttgart 21 ist alles andere als selbstfinanzierend. Letzten Endes werden wir kräftig zu Kasse gebeten werden:

Die Kalkulation

sieht bisher Kosten von ca. 4,9 Milliarden Mark, genauer 4.893.000.000 DM vor. Soviel

Die Einnahmen laut Vorprojekt

Vorschlag zur Finanzierung
Prämissen und Ergebnisse Finanzplan/Rentabilitätsrechnung
Variante S4/F3

Investitionen	4.893 Mio. DM
angesetzte Grundstückserlöse	2.175 Mio. DM
Mehrerträge pro Jahr (unterer Eckwert) Saldo aus verkehrlichen Mehrerlösen Instandhaltungs- und Betriebsführungskosten	176 Mio. DM
Mittel nach § 8 Abs. 1 Bundesschienenwegebauausbaugesetz (Bund) zinsloses Darlehen Baukostenzuschuß	443 Mio. DM 443 Mio. DM
Mittel nach § 8 Abs. 2 Bundesschienenwegebauausbaugesetz (Bund) zinsloses Darlehen	350 Mio. DM
Mittel gem. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz einschl. Komplementärfinanzierung durch das Land Baden-Württemberg und die Kommunen Baukostenzuschuß	500 Mio. DM
errechneter Kapitalwert zum 31. 12. 1994 Zinssatz 7,5%	0,8 Mio. DM

Geld muß also auch reinkommen.

Schon hier steckt die erste Schummelei in der Rechnung. Die Einnahmen wurden zum Stichtag 31.12.1994 kalkuliert, die Ausgaben zum 1.1.1993, die Preissteigerungsrate während diesen zwei Jahren wurde einfach "vergessen". ("Ergebnisbericht Nr 60" der C & L Treuarbeit deutsche Revision, die das

aus: Das Synergiekonzept, die Ergebnisse des Vorprojektes, Herausgeber: Deutsche Bahn AG

Finanzierungsgutachten der Bahn erstellt hat)

Wie sich die Einnahmen laut Vorprojekt zusammensetzen sollen, ist hier abgedruckt.

In der Rahmenvereinbarung vom November 1995 sind zudem noch 200 Mio aus Regionalisierungsmitteln angesetzt.

Macht insgesamt knapp 4,1 Mrd Einnahmen für kalkulierte Ausgaben von knapp 4,9 Mrd.

Schauen wir uns die Einnahmen genauer an, um zu sehen, wie realistisch die Ansätze sind, und was davon aus unseren Taschen finanziert wird.

1. Der Kapitalwert:

"Vereinfacht gesagt ...die Differenz zwischen künftigen Einnahmen und Ausgaben" erklärt die Studie von Umkehr Stuttgart diesen Posten und weist sodann nach, daß hier die Zahlen frisiert worden sind. Nach der gängigen und an sich vorgeschriebenen Berechnungsmethode dieses Kapitalwerts errechnet Umkehr ein Defizit von 1.490 Mio. Mark statt dem Überschuß von 0,8 Mio., den die Bahn angibt.

Nachdem Umkehr schon mal angefangen hatte zu rechnen, stellten sich noch weitere Additions- und Übertragungsfehler im Gutachten der Bahn heraus. (Siche Umkehr Studie, S. 20)

2. Zinslose Darlehen vom Bund:

Jeder weiß, daß Darlehen irgendwann einmal zurückgezahlt werden müssen. Normalerweise nimmt man ein Darlehen auf, investiert und spart dadurch oder man nimmt mehr Geld ein. Auf jeden Fall bleibt so Geld übrig für Zins und Tilgung des Darlehens. Zinsen fallen hier nicht an. Aber zurückzahlen sollte man die Darlehen schon. Die Mittel, aus denen diese Tilgung erfolgen sollte, nämlich die Mehreinnah-

men bzw. Minderausgaben sind allerdings in der Kalkulation von Stuttgart 21 schon längst ausgegeben (siehe oben). Eine Rückzahlung dieser Darlehen scheint also nicht vorgesehen.

Wer würde schon jemandem Geld verleihen, der von vorneherein sagt, er zahlt es nicht zurück, weil er sein Geld lieber anders ausgibt?

Wir natürlich, denn diese zinslosen Darlehen sind unsere Steuergelder.

3. Regionalisierungsmittel, Nahverkehrsmittel

Diese Gelder sind eigentlich zur Unterstützung des Nahverkehrs von Städten und Kreisen gedacht. Daraus werden Straßenbahnlinien ausgebaut und Busse angeschafft. Manchmal bekommt auch jemand wie Herr Deyhle daraus 35 Millionen Mark, um eine Tiefgarage für Autos zu bauen. Dann weist man eben die Tiefgarage der zweiten Musichall als Park and Ride Platz aus und vergißt, daß 500 Meter weiter in Degerloch für die IGA extra ein Parkhaus gebaut wurde zu diesem Zweck, das die meiste Zeit leersteht.

Diese Mittel fehlen in anderen Gegenden Baden-Württembergs zum Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs. Stuttgart 21 wurde im Gegensatz dazu immer zuerst als Anschluß an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz angepriesen.

4. Komplementärfinanzierung

Das bedeutet, daß nur die Hälfte dieser Mittel Zuschuß ist, die andere Hälfte muß die Stadt bzw. Region, die die Baumaßnahme trägt, zahlen. Die Stadt und die Region sind also durchaus an der Finanzierung von Stuttgart 21 beteiligt. Das Geld für Stuttgart 21 fehlt dann bei Jugendhäusern, Fraueneinrichtungen, Kulturprojekten oder wird zur Begründung für weiteren Stellenabbau.

Bis hierher finanziert sich Stuttgart 21 aus einer Zahlenschieberei und aus öffentlichen Geldern.

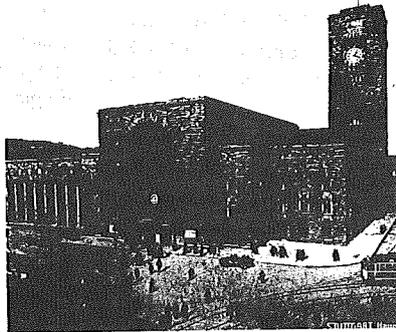
Der dickste Brocken sind aber die

Grundstückserlöse

Ca. 100 Hektar Fläche sollen durch Stuttgart 21 frei werden. 60 Hektar werden gerade als bebaubar angesehen, einschließlich der neu anzulegenden Straßen und ähnlichen Flächen. Durch den Verkauf der Flächen, die jetzt noch mit Schienen und Güterbahnhof belegt sind, sollen knapp 2,2 Mrd. Mark Erlöst werden.

Zunächst ist allerdings noch nicht klar, ob der Bahn dieses Gelände überhaupt gehört, das sie da verkaufen will. Mit der Privatisierung der Bahn wurden sämtliche Bahngrundstücke, die nicht "unmittelbar und ausschließlich bahnotwendig sind" der sogenannten Bundes-eisenbahnvermögens-Verwaltung übertragen, um daraus die Altsschulden der Bahn zu bedienen. Der Verdacht liegt Nahe, daß zumindest Teile des Stuttgart 21 Geländes gar nicht mehr der Bahn gehören, daß die Bahn also anderer Leute Eigentum verkaufen will. Der Innere Nordbahnhof ist seit Jahren an Fremdfirmen verpachtet, ebenso Teile des Güterbahnhofs. Eine Argumentation, daß diese Flächen "unbedingt und unmittelbar bahnbetriebsnotwendig" sind, ist zumindest kühn. Inzwischen befaßt sich der Bundesrechnungshof mit dieser Frage. Wir wollen hier aber mal nicht zu kleinlich sein und die geplante Finanzierung dennoch so betrachten, als wenn alles korrekt wäre.

Die Wirtschaftswoche vom 20.4.95 zitiert ein Gutachten der KPMG Deutsche Treuhand Ge-



1914 ist Baubeginn des von Paul Bonatz entworfenen Stuttgarter Hauptbahnhofs, die Einweihung erfolgt im Oktober 1922, erst 1927 sind die Arbeiten abgeschlossen. Das Areal des alten, bis zum Königsbau reichenden Bahnhofs wird noch vor dem Krieg für 12 Mio Goldmark an einen schlesischen Adligen verkauft.

sellschaft, einer der größten deutschen Wirtschaftsprüfungsgesellschaften. Danach ist der Grund und Boden, den die Bahn in ganz Deutschland - Ost und West - besitzt und gerade angeblich nicht mehr benötigt, 11 Mrd. Mark wert. Im Umkehrschluß: ca. 20% des Grundvermögens der Deutschen Bahn AG müßten in der Stuttgarter Innenstadt liegen!

Lassen wir andere Kapazitäten aus der hiesigen Gegend zu Wort kommen: Der städtische Wirtschaftsförderer "Häfele" schätzt den Verkaufswert des Bahnareals auf eine Summe von bis zu einer Milliarde Mark", schreibt die StZ am 19.4.94. Häfele warnt aber gleichzeitig, daß diese Summe nur unter bestimmten Umständen hereinkommen kann: "Wichtig sei vor allem, daß das Gelände nicht mit einem Schlag auf den Markt kommt. Dies würde die Grundstückspreise in ...den Keller treiben. Wir sollten jetzt aber nicht zu euphorisch werden" sagt Häfele".

Kein ganzes Jahr später kalkuliert die Machbarkeitsstudie mit über 2 Mrd. Einnahmen. Wieder zitiert die StZ Herrn

Häfele: "Diese Summe ist seriös kalkuliert. Denn der eigentliche Wert der Grundstücke liegt sogar noch um 30% höher."

Die StZ berichtet am 4.4.96 über einen geplatzten Grundstücksverkauf in Pforzheim. Dort sollte in bester Lage neben dem Rathaus ein Großkino entstehen. Der Grundstückspreis wurde auf 9.000 Mark pro Quadratmeter taxiert, der Gemeinderat wollte 3.000 Mark. Das Grundstück fand dennoch keinen Käufer.

Ein Fall in Stuttgart: In der Pragstr., von der Lagequalität durchaus mit durchschnittlichem Stuttgart 21-Gelände zu vergleichen, steht gerade das Fortuna-Areal zum Verkauf. Die StZ berichtet am 26.1.96, daß "nur Handelsunternehmen zwischen 1.000 und 1.500 Mark pro Quadratmeter bieten". Für sonstige Betriebe (und erst recht für Wohnbebauung) sind solche Preise nicht finanzierbar.

Die 2,1 Mrd., die bei Stuttgart 21 reinkommen sollen bedeuten einen durchschnittlichen Grundstückspreis von ca. 4000 Mark pro bebaubaren Quadratmeter, da ja auch noch Platz für Straßen und Freiflächen freibleiben werden muß.

Stuttgart 21-Befürworter argumentieren dann immer damit, daß es sich hier ja um ein großes, zusammenhängendes Gelände handelt. Das bringe bessere Preise. Immobilien-Fachleute warnen allerdings davor, daß dieses große Angebot den Markt und die Preise kaputt machen könnte. "Wenn es um die Realisierung



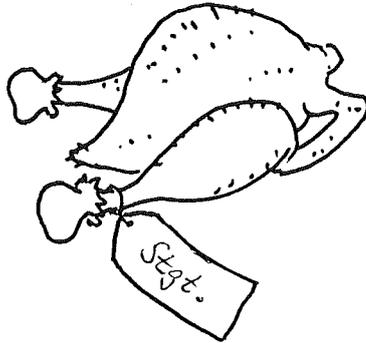
„Ich male im Auftrag der Regierung, weshalb fragen Sie?“

dieser Pläne geht, denke ich nicht an das Jahr 2000, noch nicht mal an das Jahr 2010. Alles andere wäre schlimm für die Stadt." J. Schaible, Bankhaus Ellwanger & Geiger. "Wo sind denn die Nutzer?", J. Topper, Allianz Grundstücks AG. Herr Graf von der Bayerischen Vereinsbank rät zu "viel Ruhe und sehr viel Geduld". (Zitate nach StZ 26.1.96). Lehrreich könnte ein Beispiel aus Japan sein. Dort wurden nach der Privatisierung der Bahn in den 80er-Jahren auch viele innerstädtische Bahngrundstücke auf den Markt geworfen. Der japanische Immobilienmarkt hat sich davon bis heute nicht erholt, die Krise, die für einige japanische Banken lebensbedrohlich und für die Japanischen Steuerzahler sehr teuer war, rührt ebenfalls daher.

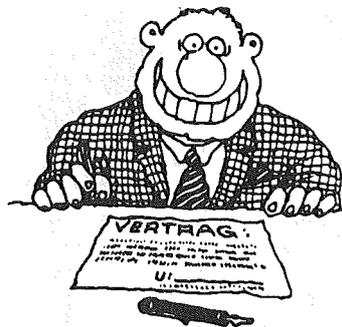
Der Knebelvertrag

Am 7. November 1995 schließen Bund, Land, Region, Stadt Stuttgart und die Bahn eine "Rahmenvereinbarung zu Stuttgart 21". Darin verpflichten sich die Vertragspartner, das Projekt Stuttgart 21 gemeinsam weiterzuerfolgen. OB Rommel schreibt dazu an den Gemeinderat: "Ich habe volles Verständnis dafür, daß der Bund und die Deutsche Bahn AG mit der Verwirklichung eines 5 Milliarden-Projekts nicht beginnen wollen, mit der Folge weitgehender Unumkehrbarkeit, ohne daß die finanzielle Seite geregelt...ist." Stadt und Land übernehmen in diesem Vertrag fast alle finanziellen Risiken, damit Bahn und Bund nicht mehr zurück können und Stuttgart 21 umgesetzt werden muß. Das kann für uns noch sehr teuer werden.

Stadt und Land verpflichten sich (§3 (5)), unvermeidliche Baukostenerhöhungen bis zu einem Betrag von 170



**The day after:
Stuttgart gerupft.**



Millionen auszugleichen.

"Baukostenerhöhungen" sind bei Bauvorhaben dieser Größenordnung vollkommen üblich. Der Bahntunnel unter dem Ärmelkanal kam am Ende auf das Doppelte des veranschlagten Preises. Das Projekt hat sich als gigantische Sparbüchse entpuppt. Kostensteigerungen mindestens auf das anderthalbfache der ursprünglichen Prognosen, oft bis auf das vier- oder gar fünffache, sind bei Bauprojekten dieser Größenordnung an der Regel. Es gibt keinen Grund, warum Stuttgart 21 hier aus der Reihe tanzen sollte.

Die Rahmenvereinbarung sagt weiter, daß Baukostenerhöhungen "möglichst durch Einsparungen auszugleichen" (§ 3 (5)) sind. Die Tunnelröhren müssen auf jeden Fall gegraben werden. Gleise sollte man auch legen, ebenso die technische Installation. Wo also sparen? Bei all dem natürlich, womit man uns den Mund wässrig zu machen versucht: Wenn gespart werden muß, dann gibt es eben kein Glaskuppeldach, keine schönen Schnörkel am neuen Bahnhof. Vielleicht wird sogar wie beim neuen Bahnhof in Kassel einfach das Bahnhofsklo "vergessen". Oder es gibt nur halb so viele Rolltreppen und Aufzüge. Oder die Lärmschutzwände kommen halt erst Jahrzehnte später, oder, oder, oder.

Oder die Stadt zahlt, mit unseren Kindergärten, Schulgebäuden, Büchereien, Stadtbädern, Begegnungsstätten, Krankenhäusern usw. Irgendwo muß das Geld ja herkommen. Wobei fraglich ist, daß die Mehrkosten bei 170 Millionen bleiben. Dann wird eben noch mehr an Dingen, die nicht unbedingt für einen ICE-Betrieb notwendig sind, ge-

spart. Der Filderbahnhof wurde seit Vorstellung der Machbarkeitsstudie schon "abgespeckt", Ausbau des Regionalverkehrs, des Nahverkehrs und integraler Taktfahrplan? Immerhin liegt Stuttgart dann auf der europäischen Hauptverkehrsader. Selber Schuld, wer lieber nach Tübingen und Kornwestheim will, als nach Paris und Wien.

Während sich die Diskussion über diese Rahmenvereinbarung v.a. auf diese 170 Millionen eingeschossen hat, wurde § 4 bisher scheinbar übersehen, darin "verpflichtet sich" die Stadt "zu planungsrechtlichen Festlegungen, die insgesamt eine Umsetzung der Planzahlen ermöglichen". Die Planzahlen sind: Gebäude für 24.000 Arbeitsplätze, 11.000 Bewohner und Grundstückserlöse von 2,1 Milliarden. "Erfüllt die Landeshauptstadt die Verpflichtungen...aus Gründen, die sie zu vertreten hat nicht, und werden die prognostizierten Grundstückserlöse aus diesem Grunde nicht erzielt, ist sie zum Schadensersatz verpflichtet..." (§4(2)). Unbegrenzt, im Rahmen der Grundstückserlöse.

Städtebau

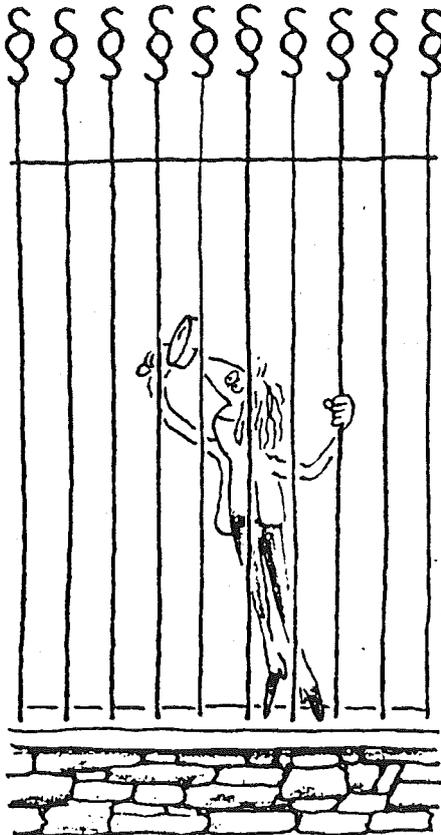
Diesen §4, Absatz 2 der Rahmenvereinbarung sollten sich all jene auf der Zunge zergehen lassen, die an die "städtebauliche Jahrhundertchance Stuttgart 21" glauben. Die Stadt ist verdammt dazu, sicherzustellen, daß die Bahn mit ihren Grundstücken 2,1 Milliarden Mark einnimmt. Ausbau des Rosensteinparks? Die Stadt darf natürlich Land von der Bahn kaufen, aber "mindestens zu dem Preis,...welcher, der Ermittlung der Grundstückserlöse nach §3 (4) zugrundeliegt", d.h. für 3-4.000 Mark, je nach Lage.

Die offizielle Broschüre zum Vorkonzept ist da ganz ehrlich.

Für die Begrünung des Stuttgart 21 Arealen tun es auch ein Paar Straßenbäume, ein Park ist ja schon in der Nähe: "... sollte einer Ausstattung der neuen Baugebiete mit dezentralen Grünbereichen, wie z.B. straßenbegleitenden Alleen, der Vorrang vor der Schaffung weiterer Parkanlagen gegeben werden. Das Grünpotential des Pragfriedhofs sollte in dieses Gesamtkonzept eingebunden werden" (S.32).

Schon beim Neubau der SüdwestLB am Hauptbahnhof hat die Stadt fast allen Forderungen der Bank nachgegeben und den Bebauungsplan nach deren Vorstellungen aufgestellt. Nur ein Hochhaus konnte man damals noch nicht zulassen. Die SüdwestLB hat die Fundamente dennoch auf ein Hochhaus ausgelegt und wartet nur darauf, auf ihren Betonklotz noch einige Stockwerke draufzusatteln. Die städtebauliche Auswirkung beschreibt die Frankfurter Allgemeine mit dem "Charme eines überdimensionalen Heizlüfters" (FAZ 31.1.95).

Die FAZ schreibt weiter, wie man sich Stuttgart 21 vorzustellen hat: "Grobes Schema: massige, frühzeitig realisierbare Bürocontainer in Citynähe...später moderate Bebauung...Dort können auch einmal Menschen wohnen. Aber wie in dieser Abfolge ein Stück menschliche Stadt entstehen soll, bleibt



New York, Lille, Berlin: Vorbilder für Stuttgart 21?

1993 feierte "Focus" in einem Artikel die Bahn als Immobilienspekulant und führte als Vorbild New York an, wo auch Gleiskörper überbaut und Bahnhöfe unter die Erde gelegt wurden und so Platz für Wolkenkratzer frei wurde. Was sie nicht dazusagten war, daß gleichzeitig der Schienenverkehr in New York um 90% reduziert wurde.

Lille in Frankreich wird gerne als Vorbild für Stuttgart 21 angeführt. Auch dort wurde ein völlig neuer Bahnhof gebaut und daneben eine neue Stadt (Euralille) mit Kongreßzentrum für 7000 Leute, Einkaufszentrum, Appartements (1200 Wohnungen), 8 ha Stadtpark, 2 Konzertsäle, 2 Hotels, riesige Büroflächen, 6000 Parkplätzen, 3500 Tiefgaragenplätzen. Viel mehr Parallelen zu Stuttgart 21 lassen sich nicht feststellen.

1. Der neue Bahnhof in Lille entstand auf einem ehemaligen Kasernengelände, nicht auf dem Gelände eines Bahnhofs, der nebenher weiter arbeiten muß. Deshalb behinderte der Bau nicht das Funktionieren des alten Bahnhofs, es wurde auch weder eine Bahnhof unter die Erde gelegt noch riesige Tunnel gegraben, das ganze kostete 1,5 Milliarden Francs, ein Zehntel der für Stuttgart 21 geplanten Baukosten.

2. Lille hat handfestere Gründe, auf einen Wachstumsschub zu hoffen. Durch Hochgeschwindigkeitszüge und den Ärmelkanaltunnel ist Lille sowohl von Paris als auch von London als auch von Brüssel aus leicht zu erreichen. Trotzdem läßt der Boom auf sich warten. Von 56.000 Quadratmeter fertiggestellter Bürofläche wurde erst ein Viertel vergeben. Das Einkaufszentrum hat mehr BesucherInnen als geplant -aber weniger KäuferInnen, weil in Lille genauso wie in Stuttgart der Lebensstandard der Masse der Bevölkerung sinkt.

Auch in Berlin soll ein unterirdischer Durchgangsbahnhof, der **Lehrter Bahnhof**, gebaut werden. Er soll vier Kopfbahnhöfe ersetzen. Solche Vorschläge waren früher verworfen worden, da in einer Großstadt, in der es fast keinen Durchgangsverkehr gibt, auch keine Durchgangsbahnhöfe gebraucht werden. Jetzt sollen oberirdisch "Bürobauten und Einkaufszentren mit Gleisanschluß" (Bahnhof Düren) entstehen. Auch in Berlin erfordert der neue Bahnhof neue Gleise und das heißt, da oben nicht mehr viel Platz ist, Tunnel, allerdings nicht ganz so lange wie in Stuttgart. Der **Tiergartentunnel** wurde Anfang 1993 als Großtat für die öffentlichen Verkehrsmittel gefeiert: ein viergleisiger Fernbahntunnel, ein S-Bahn- (Linie 21) und ein U-Bahn-Tunnel und noch ein kleiner Straßentunnel dazu. Ende 1993 wurde die S-Bahn-Linie 21 gestrichen, kurz danach die Fernbahn von vier auf zwei Gleise reduziert, dafür fing die CDU an, über einen sechsspürigen Straßentunnel nachzudenken. Fühlt

sich hier etwa jemand an den Versuch erinnert, mit Stuttgart 21 den B10-Tunnel unter dem Rosensteinpark einzuschmuggeln? Die Tunnel führen unter dem **Potsdamer Platz** durch und sollen schnell fertig sein, weil obendrauf die Großbauten von Sony, Hertie, Daimler-Benz und ABB und Regierungsgebäude kommen sollen. Dieser Zeitdruck wird benutzt, um die Schienenverkehrsanteile beim Tunnel und die Demokratie beim Planungsverfahren noch Kräften "abzuspecken". Die "Stadt in der Stadt" (Handelsblatt) am Potsdamer Platz unterscheidet sich von der "neuen City", die durch Stuttgart 21 entstehen soll. In Berlin gibt es immerhin wirklich Firmen, die ihre "überdimensionalen Heizlüfter" dort bauen wollen. Es gibt aber auch Gemeinsamkeiten. Auch in Berlin sind wichtige Frischluftschneisen bedroht. Die Absenkung des Grundwasserspiegels wird den Tiergarten vielleicht in eine reizvolle Steppenlandschaft verwandeln. Berlin hat zehn Jahre lang die "größte Baustelle der Welt", ein baubedingtes noch größeres Verkehrschaos, das dadurch noch mehr gesteigert wird, daß die Großbaustelle zur Touristenattraktion umfunktionierte wird.

Diese Großprojekte passen wie angegossen in die **Berliner Verkehrspolitik**. Die Berliner große Koalition hat gelegentlich beteuert, das Straßenbahnnetz auszubauen und in den Westen auszuweiten. Stattdessen wurden Linien eingestellt bzw. sie führen wegen Baustellen monatelang nicht. Die Fahrpläne wurden ausgedünnt. Ähnlich sieht es bei der S-Bahn aus. Geplante Busspuren wurden nicht verwirklicht, vorhandene Busspuren zu bestimmten Zeiten für den KFZ-Verkehr freigegeben. Dafür sind massive Fahrpreiserhöhungen geplant. Die U-Bahn vom Alexanderplatz bis zum Lehrter Bahnhof verteuerte sich innerhalb weniger Monate von 500 Millionen auf 1,8 Milliarden Mark.

Dafür sind im Flächennutzungsplan der Neubau von etwa 20 Kilometer neue Stadtautobahnen und 50 Kilometer "übergeordnete Hauptverkehrsstraßen" vorgesehen. Dabei werden dichtbesiedelte Stadtteile wie Kreuzberg, Prenzlauer Berg, Friedrichshain besonders belastet, damit in der Mitte ein ruhiges Bonzen- und Regierungsviertel entstehen kann. 1993 hatte der Luftverkehr in Berlin rund 10 Millionen Passagiere. Bis 2010 soll sich diese Zahl verdreifachen. Damit sie danach noch munter weiterwachsen kann, soll im Süden von Berlin ein Großflughafen mit 25 bis 30 Millionen Passagieren im Jahr gebaut werden. Und dann soll noch der Transrapid nach Hamburg gebaut werden, von dem nur die daran profitierenden Konzerne und die ihnen hörigen Politiker bestreiten, daß er verkehrspolitisch völlig unsinnig ist.

In der Berliner Verkehrshierarchie kommen oben die Hätschelkinder Flugzeuge, Transrapid und Autos, dann folgen U-Bahn, Busse, West-S-Bahn, Ost-S-Bahn und schließlich bekommt die Straßenbahn als umwelt- und benutzerInnenfreundlichstes Verkehrsmittel ihr Gnadentrost, noch. Ein schönes Vorbild für Stuttgart.

undiskutiert. Es geht also weniger um Stuttgart 21, als um schnelle Flächenverwertung."

Oder wie die Stuttgarter Zeitung am 31.1.96 feststellt: "Die Stadträte sind nicht mehr frei Handelnde, sondern Getriebene".

Die Broschüre zum Vorprojekt sagt diplomatisch: "Dieser Standort ist in jedem Fall prädestiniert für eine Ansiedlung hochkarätiger Investoren". Auf deutsch: es soll sauteuer werden. Was sie nicht sagt: Wer das Geld bringt, kann auch Forderungen stellen. Und die Stadt hat nichts in der Hand, um die Forderungen der zukünftigen Bauherren abzulehnen. Das Geld muß reinkommen, und soviel Geld kommt nur rein wenn dicht, hoch, häßlich und nach Geldverwertungsinteressen, nicht nach Interessen von zukünftigen Beschäftigten, Bewohnern, Stadt und Umwelt gebaut wird.

Lassen wir das letzte Wort hierzu dem Chefplaner der Bahn, herrn Krittan: "Nur wenn wir die 80 Hektar Schienengelände heftig und dicht bebauen, können wir das Areal vernünftig vermarkten", deshalb wäre es "am besten, wenn eine Landesbank neben die andere käme" (lt. StZ 14.6.95).

24.000 neue Arbeitsplätze?

Stuttgart 21 soll Platz für 24.000 Beschäftigte schaffen.

Für die Region Stuttgart, die in den letzten fünf Jahren 100.000 Arbeitsplätze verloren hat und deren Arbeitslosenzahl auf Rekordhöhe steht, sind neue Arbeitsplätze sehr wichtig.

Bei den Bauarbeiten für Stuttgart 21 sollen laut Statistischem Amt 4.200 Menschen beschäftigt werden. Das spricht aber nicht unbedingt für Stuttgart 21. Nach einem Bericht des Bundesverkehrsministeriums würden bei Investition derselben Summe in "normale" Bauvorhaben 10.200 Arbeitsplätze benötigt, also mehr

als doppelt so viele (Zitat nach Umkehr Studie).

Wenn es nur darum ginge irgendetwas zu bauen, damit dabei Arbeitsplätze entstehen, dann könnte auch eine Raketenabschußrampe auf dem Wasen die Lösung unserer Probleme sein oder einen Nesenbach-Reims-Donau-Kanal für Papierschiffe.

Sinnvollere und nötige Arbeitsplätze könnten Stadt, Land und Bund durch Arbeitszeitverkürzungen im öffentlichen Dienst schaffen. Die 35 Stunden Woche mit vollem Lohn- und Personalausgleich als erster Schritt zur 30 Stunden Woche. Die Bahn plant im Zusammenhang mit Stuttgart 21 auch nur weiteren Arbeitsplatzabbau in der Instandhaltung. Auch die Stadt Stuttgart hat in den letzten Jahren Stellen abgebaut. Insbesondere in den privatisierten Krankenhäusern ist die Situation dramatisch. Am Katharinenhospital ermittelt inzwischen sogar die Gewerbeaufsicht wegen der dauernden Verstöße gegen die Arbeitszeitordnung, zu denen die Beschäftigten gezwungen werden.

Zu den 24.000 neuen Arbeitsplätzen, für die später einmal auf dem Stuttgart 21 Gelände Platz geschaffen werden soll, sagt selbst Wirtschaftsförderer Häfele: "Wenn Sie mich fragen, woher die Arbeitsplätze kommen sollen, so kann ich nur sagen, daß ich das auch nicht weiß...Aber die Wirtschaft ist dynamisch, da kann in kurzer Zeit sehr viel passieren." (EcoRegio 6/95)

Momentan stehen in Stuttgart über 300.000 Quadratmeter Bürofläche leer, das Gelände der ehemaligen Trafo-Union in Cannstatt wartet seit Jahren auf eine neue Bebauung, das Bosch Areal am Berliner Platz steht leer. Es kann also nicht am feh-

lenden Platz liegen, daß keine Arbeitsplätze geschaffen werden. Und neue Büros auf dem Stuttgart 21 Gelände schaffen nicht neue Arbeitsplätze, nur weil sie da sind.

Arbeitsplätze werden dann geschaffen, wenn Unternehmer mit diesen neuen Arbeitsplätzen Gewinne erzielen können. Im Moment erzielen sie diese Gewinne leichter durch Spekulationen und dadurch, daß sie die Löhne und Sozialleistungen ("Lohnnebenkosten") ihrer Beschäftigten senken und diese dennoch länger arbeiten sollen. Daran wird auch Stuttgart 21 nichts ändern, und wir geben Herrn Häfele recht: Wir wissen auch nicht, wo durch Stuttgart 21 neue Arbeitsplätze herkommen sollen.

7.000 neue Wohnungen für 11.000 Menschen?

Zur Internationalen Gartenbauausstellung (IGA) 1993 wurden am Nordbahnhof auch Musterhäuser gebaut, die



Durch Stuttgart 21 gibt es - wie dieses Bild belegt - natürlich nicht nur Verlierer.

moderne und zukunftsweisende Wohnformen zeigen sollten.

Nach der IGA war es enorm schwierig, dafür Mieter zu bekommen. Dies teuren Mieten konnte sich einfach niemand leisten. Inzwischen sind viele der Wohnungen zu Büros umfunktioniert. Im Rahmen der Weltausstellung Expo 2000 in Hannover hätten auch Wohnungen gebaut werden sollen. Der Plan wurde inzwischen aufgegeben, weil die Bauten zu teuer werden.

Da stellt sich auch für Stuttgart 21 die Frage: Wer kann sich bei den Grundstückspreisen und den Baupreisen, die man danach erwarten kann, so eine Wohnung leisten? Ist es nicht eher wahrscheinlich, daß der Stadtteil Prag, der vom Stuttgart 21-Gelände umschlungen ist, dann auch noch zum Luxus-Wohngebiet umfunktioniert wird. Sehr viele Wohnungen dort gehören heute noch der Bahn, nach der Privatisierung werden sie wohl demnächst auch verkauft. Eine Vertreibung der Prag-Bewohner aus

ihrem Stadtteil scheint eher wahrscheinlich als eine Lösung der Wohnungsnot durch Stuttgart 21.

Schon heute ist es im "oberen Preissegment", bei den teuren Wohnungen, nicht schwer, etwas zu finden. Die Schwierigkeit liegt da eher in der Bezahlung. Bezahlbarer Wohnraum fehlt nämlich immer noch, und der ist durch Stuttgart 21 nicht zu erwarten. Was auch fehlt sind bezahlbare Wohnungen für Familien. Die Stuttgart 21-Planung geht von 11.000 Bewohnern für 7.000 Wohnungen aus, also von stark 1,5 Bewohnern pro Wohnung. Diese Vorgaben erreichen wenige Familien.

Während die Stadt sich mit Stuttgart 21 zum ersten Mal um Wohnraum für Reiche kümmert, zieht sie sich aus dem Wohnungsbau für Ärmere immer weiter zurück. 1995 wurden 580 Sozialwohnungen gebaut, bis 1999 sollen es nur noch 130 pro Jahr sein.

Umwelt

Stuttgart 21 wird als Projekt für die Umwelt angepriesen. Schließlich wird ja in die Bahn investiert - und die Bahn ist als umweltfreundliches Verkehrsmittel bekannt.

In der Tat ist die Bahn ein umweltfreundliches Verkehrsmittel: sie zeichnet sich durch niedrigen Flächenverbrauch, niedrigen Energieverbrauch und niedrigen Ressourcenbedarf gegenüber anderen Verkehrsmitteln (Auto, Flugzeug) aus. Daher wäre es ratsam, diese Verkehrsmittel so weit es geht durch die Bahn zu ersetzen. Zumal Stuttgart unter hoher Luftbelastung leidet. 95% der Luftverschmutzung im Stuttgarter Talkessel kommen vom Autoverkehr.

Damit hat Stuttgart 21 aber gar nichts im Sinn. Auch wenn durch Stuttgart 21 mehr Menschen mit öffentlichen Verkehrs-



„Die mickrigen Typen da hinten, genauestens unter die Lupe nehmen!“

Karikatur: Haitzinger



mitteln fahren sollen. Die Machbarkeitsstudie spricht von 5 Millionen zusätzlichen Fahrten im öffentlichen Nahverkehr durch Stuttgart 21. Bei 280 Millionen Fahrten, die jetzt schon pro Jahr zurückgelegt werden, entspricht das einer Steigerung von knapp 1,8% bis zum Jahr 2008, wann Stuttgart 21 vollendet sein soll. Das macht pro Jahr ca 0,13% mehr Fahrgäste, die Zuwachsraten der letzten Jahre lagen trotz sinkender Einwohner- und Beschäftigtenzahl immer darüber. Dabei sind die Segnungen von Stuttgart 21 und die 35.000 Menschen, die auf dem Gelände einmal wohnen oder arbeiten sollen, noch gar nicht berücksichtigt.

Stuttgart 21 wird während der Bauzeit, die für den Hauptbahnhof bis zum Jahr 2008 geplant ist, massive Eingriffe in den öffentlichen Nahverkehr nötig machen: Die S-Bahn muß nochmal ein Stockwerk tiefer gelegt werden. Verschiedene Stadtbahnlinien kreuzen bei der Staatsgalerie und zwischen Haupt-

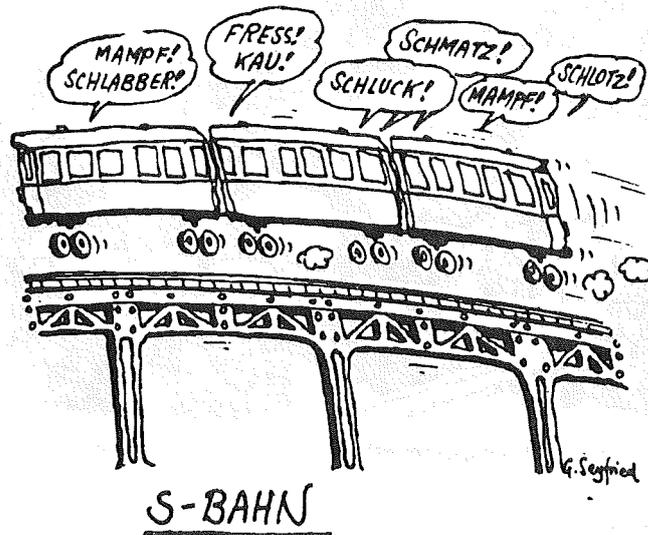
bahnhof und Türlestr. die unterirdische Bahntrasse und müssen dann wohl auch tiefergelegt werden. Ältere Einwohner Stuttgarts können sich noch sehr gut an die Belastungen durch den U-Bahnbau und den Bau der S-Bahn Tunnel in den 70ern erinnern. Im Unterschied zu damals, ist heute keine Umleitung der Linien möglich. Alles muß am Hauptbahn-

Die Ursprünge der Namensgebung zweier umweltfreundlicher Verkehrsmittel

hof vorbei. Der Neubau des Hauptbahnhofs muß bei laufendem Betrieb erfolgen. Der neue tiefergelegte Hauptbahnhof muß bei laufendem Betrieb genau dort gebaut werden, wo heute die oberirdischen Bahnsteige sind. Insbesondere im Bereich des Stadtparks und des Rosensteinparks ist an offene Bauweise der Tunnels gedacht.

Der öffentliche Nahverkehr spielt in den Vorstellungen von Stuttgart 21 gar keine so wichtige Rolle. Es geht um den Hochgeschwindigkeitsfernverkehr. Statt einer Bahn in der Fläche, die neben Stuttgart auch noch Ulm, Biberach, Meckenbeuren und den Durrlesbach regelmäßig anfährt, zählen nur ICE-Fernverbindungen für einige wenige (dafür aber gut zahlende) Geschäftsreisende.

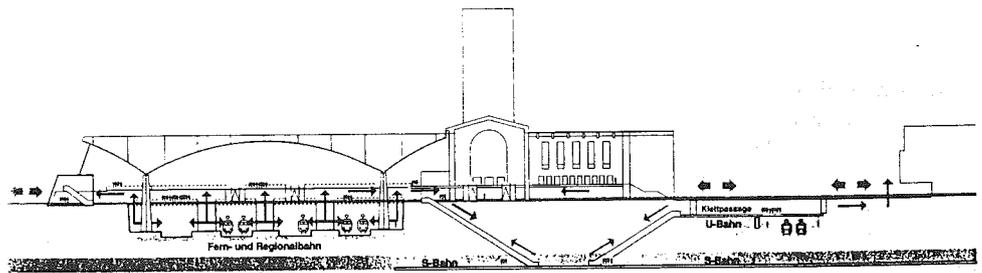
Hier betreibt Stuttgart 21 aktiven Minderheitenschutz. Diese Schicht macht nämlich weniger als 10% der Zugreisenden am Stuttgarter Hauptbahnhof aus. Über 90% der Zugreisenden beginnen oder beenden ihre Fahrt hier. Für diese große Mehrheit bietet der Kopfbahnhof abgese-



hen von dem Glück, die Stadt während der Ein- oder Ausfahrt nochmal betrachten zu können, den Vorteil, daß sie ebenerdig umsteigen oder den Bahnhof verlassen können. Das ist praktisch wenn man Gepäck hat und spart oben-drein einiges an Zeit und auch an Energie. Die Rolltreppen in U-Bahnhaltestellen benötigen laut Frankfurter Rundschau vom 27.7.82 mehr Strom als die Züge selbst und verschlingen noch Unsummen bei Anschaffung und Reparatur. Eine neue Rolltreppe kostet eine knappe halbe Million, der Unterhalt ca 10.000 Mark pro Jahr und Rolltreppe. Beim Kopfbahnhof sparen sich die Reisenden das Gedrängel an der Rolltreppe oder die Warterei am Aufzug und die anschließende Fahrzeit. Damit ist der Zeitgewinn von 5 Minuten, den die Bahn beim Tiefbahnhof verspricht, schon wieder reingeholt.

Einige Stuttgart 21-Befürworter reden auch von 30 Minuten Zeitgewinn auf der Strecke Mannheim-München. Sie übersehen aber, daß dieser Zeitgewinn auf der neuen Trasse Richtung Alb erreicht werden soll, die mit der Hauptbahnhof-Tieferlegung nun gar nichts zu tun hat. Durch den Halt im Flughafen-Kopfbahnhof wird der Zeitgewinn sogar wieder verkürzt. Überhaupt, am Flughafen kostet ein Kopfbahnhof keine Zeit, aber in der Innenstadt muß er deshalb weg. Welch eine Logik.

Tatsächlich ist die Verweildauer eines modernen Zuges im Bahnhof nicht durch einen Lokwechsel bestimmt, er hat nämlich zwei Triebköpfe. An jedem Ende einen, so daß er in beide Richtungen fahren kann. Der Aufenthalt im Bahnhof richtet sich vielmehr nach der Zeit, die die Fahrgäste zum Ein- und Aussteigen benötigen. Bei den neuen Doppelstock-Waggons erhöht



Skizze der Bahn AG vom geplanten Hauptbahnhof

sich diese Zeit nochmal. Eine Zugfolgezeit von zwei bis drei Minuten ist technisch durchaus möglich, nur widerspricht es der Beobachtung, die jeder auf einem Bahnsteig machen kann, daß der Fahrgastwechsel, das Ein- und Aussteigen, so schnell gehen soll. Ein ICE benötigt allein zum Schließen der Türen derzeit 45 Sekunden, bliebe nach Öffnung eine starke Minute für oft an die 50 Leute mit Gepäck pro Tür zum Aussteigen und für ebensoviele zum Einsteigen. Für den Fahrgastwechsel benötigt ein ICE heute ca. 4 Minuten, für den Fahrerwechsel 30 Sekunden.

Der neue Bahnhof ist zu eng

"Bereits bei 3,0 Minuten (Aufenthalt im Bahnhof) reicht die geplante Kapazität nicht aus" wird Prof. Schwanhäuser in EcoRegio 1-2/96 zitiert.

Der neue Bahnhof ist mit 8 Gleisen sehr knapp kalkuliert. Eine Kapazitätssteigerung und die wirkliche Umsetzung eines integralen Taktfahrplans sind kaum zu machen. Die Broschüre der Bahn zum Vorprojekt sagt selbst (S. 13): "In den großen Knoten mit ihren komplexen Verknüpfungen lassen sich daher Umsteigezeiten von bis zu 30 Minuten im Einzelfall nicht vermeiden". Eine nachträgliche Erweiterung des Tiefbahnhofs ist kaum machbar. Gleich 10 oder gar 12-gleisig zu bauen, sprengt die Finanzierung. Soll der Zugverkehr im Hauptbahnhof also zunehmen, sind Engpässe vor-

programmiert. Im Gegensatz dazu ist der jetzige Hauptbahnhof durchaus ausbaufähig. 1961 wurden im Hauptbahnhof 672 Züge pro Tag abgefertigt, heute nur noch 296. Probleme bestehen nur auf den Zulaufstrecken, weil hier auch noch die S-Bahn fährt. Ein Ausbau hier ist aber auch ohne größere Probleme machbar.

Einseitige Orientierung auf ICE/Fernverkehr

Die Stuttgart 21 Planung dückt eine einseitige Orientierung auf ICE und Fernverkehr aus. Darum ging es den Planern auch. Um den Anschluß der Region an Europa. Nahverkehrsmittel werden zweckentfremdet, damit die Fahrt nach München kürzer dauert als die Fahrt nach Welzheim.

Dabei weißt der ICE einen wichtigen Unterscheid zum anderen Schienenverkehr auf: Er ist nicht umweltfreundlicher als das Auto. Den ICE zeichnet ein enorm hoher Energieverbrauch aus.

Schnellverkehr macht auch nur dann Sinn, wenn die Züge nicht allzuoft bremsen, halten und wieder beschleunigen müssen. Das hat dazu geführt, daß der ICE jetzt durch viele Bahnhöfe durchrast, die früher vom Fernverkehr bedient wurden. Durch neue Hochgeschwindigkeitsstrecken wurden viele kleinere Städte vom Schienennetz abgehängt. An Stuttgart 21 wird die Funktion des ICE gut deut-

"Bereits bei 3,0 Minuten (Aufenthalt im Bahnhof) reicht die geplante Kapazität nicht aus" Prof. Schwanhäuser

lich, schnelle Verbindung zwischen den Zentren als Lückenbüßer für den Flugverkehr. Mit dem Bau des Flughafenbahnhofs setzt die Bahn ihr Flaggschiff als Zubringer zur Konkurrenz ein. IHK-Präsident Stihl sagt deutlich: "Die wichtigste Qualität - und Rechtfertigung - dieses gewaltigen Bauvorhabens liegt in der Verknüpfung von Flughafen, Fern-Schnellbahn und Autobahn mit einer neuen Messe auf der Filder-Ebene -, dort, wo die Region den besten, ja den einzigen Anschluss an die europäischen Metropolen finden kann" (MW 2/95).

Mit Stuttgart 21 gegen den Autoverkehr?

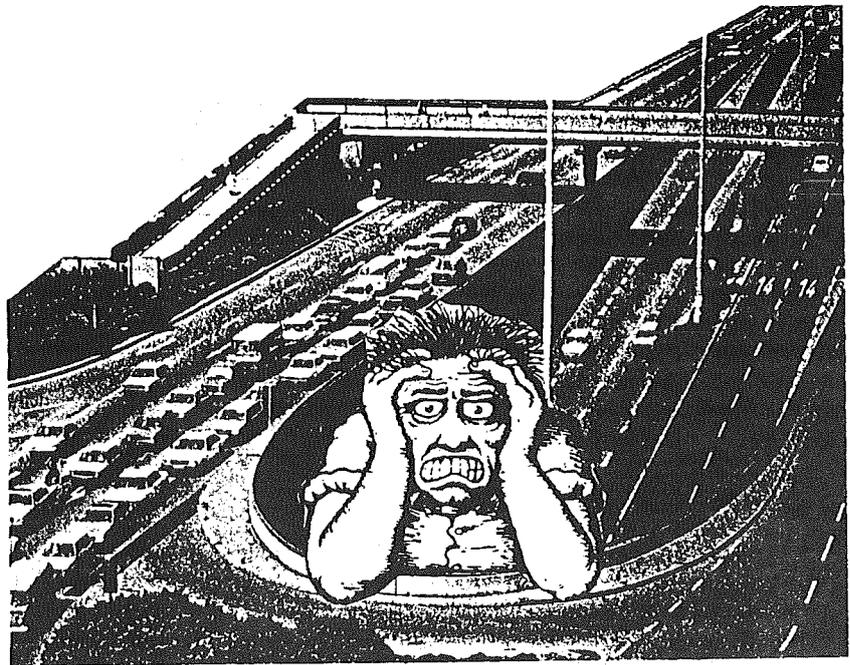
Die Machbarkeitsstudie verspricht vollmundig, bei der neuen City werde der Autoverkehr "weitgehend minimiert". Damit meinen sie, nur noch 40% der Fahrten in der City werden mit dem Auto abgewickelt. Die Möglichkeit einer autofreien Innenstadt, für die es inzwischen einige Beispiele gibt, wird bei der "weitgehenden Minimierung" nicht in Betracht gezogen. Die Broschüre zum Vorprojekt regt hier sowieso eher zum Mißtrauen an: Der neue Hauptbahnhof soll "das Scharnier zwischen al-

ter und neuer City werden". (Um von der alten in die neue "City" zu kommen muß man dann wohl über die Bahnsteige marschieren) Damit das klappt, wird "im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 von einer Verkehrsberuhigung der Schillerstr. ausgegangen" (S.9,15), die jetzt noch Königstr und Hauptbahnhof voneinander abschneidet. In einer Grafik zum

Der Charlottenplatz in Stuttgart

Verkehrskonzept für die neue City auf Seite 33 jedoch ist diese Schillerstr. als Haupt(auto)verkehrsader eingezeichnet. Gleichzeitig soll die Wolframstr. noch von 2 auf 4 Autospuren ausgebaut werden.

Interessanterweise sind Fahrrad- und Fußgängerwege weder im Verkehrskonzept noch in der Finanzierung von Stuttgart 21



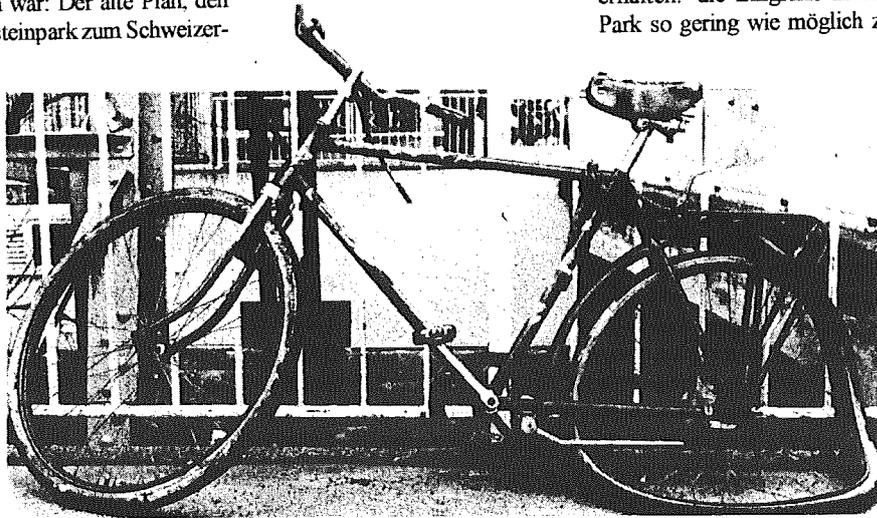
UTE, LIEBES, GIB' MAL DIE TROPFEN NACH VORNE!
PAPA HAT WIEDER SEINE BLECH-ALLERGIE!



enthalten.

Wie damals in Troja - Stuttgart 21 als Kulisse für die Durchsetzung der autogerechten Stadt

Eher beiläufig kam Anfang März 96 dann heraus, was in Machbarkeitsstudie und Vorprojekt wohlweislich "vergessen" worden war: Der alte Plan, den Rosensteinpark zum Schweizer-



Käse-im-Dienst-des-Autoverkehrs-Torso zu machen. Nicht genug, daß der Park von ehemals 105 auf nunmehr 60 Hektar geschrumpft ist. An sich steht der Park als größter noch existierender Englischer Garten Südwestdeutschlands seit April 1996 unter Landschaftsschutz. "Künftig dürfen keine Veränderungen mehr vorgenommen werden, die das Landschaftsbild des Parks beeinträchtigen. Selbst... Veränderungen an Büschen und Hecken müssen... schriftlich genehmigt werden", verkündet das Amtsblatt vom 11. April stolz.

Im Zuge von Stuttgart 21 soll dennoch dem Begehren der Autolobby nach Ausbau der B10 stattgegeben werden:

"Vorgesehen ist ein vierspuriger Tunnel in beiden Fahrtrichtungen - wegen der Lastwagen,

die die durchschnittlich vierprozentige Steigung nicht so schnell bewältigen können. Die B10 wird in der Nähe des Wilhelmaparkhauses... in den Tunnel führen... Weil zuviel Kreuzungen Staus erzeugen, müßte der U-Turn (an der Wilhelma -Red.) aufgegeben werden.

..Der Berger Tunnel wäre nicht mehr länger Provisorium, sondern würde seine zweite Röhre erhalten. 'die Eingriffe in den Park so gering wie möglich zu

in der Parkmitte graben: In der Nähe des Schlosses Rosenstein kreuzen sich unterirdisch Fahrzeug- und Bahntunnel. Am Parkrand kreuzen sich dann noch einmal Fern- und S-Bahn-Tunnel." Diesem Zitat aus der Cannstatter Zeitung vom 2. März 96 sagt alles.

Stuttgart 21 ist ein weiterer Schritt zur Durchsetzung der autogerechten Stadt.

Güterverkehr

Ein wichtiger Schritt zur autogerechten Gesellschaft wurde bereits von der Post vollzogen. Im hintersten Winkel des Stuttgart 21 Geländes betrieb sie bis vor kurzem ein Paketumschlagzentrum, im Hauptbahnhof existierte ein eigenes Postamt zum Umschlag der Briefpost auf Postzüge. Inzwischen sind die neuen Frachtzentren der Post in Betrieb. Die Paketverteilung wurde nach Köngen ausgelagert, auf ein Gelände ohne Bahnananschluß. Die gesamte Post- und Paketbeförderung wird jetzt über die Straße abgewickelt. Der gesamte Güterverkehr beträgt gerade noch 15% dessen, was in den 50ern über die Gleise lief. Bei gleichzeitig enorm gestiegenem Güterverkehr.

Der Güterbahnhof in der Stadt soll Stuttgart 21 zum Opfer fallen, der Güterumschlag am Westbahnhof ist eingestellt, da wo früher der Untertürkheimer Güterbahnhof war, soll jetzt der Warte- und Rangierbahnhof von Stuttgart 21 hinkommen.

Der gesamte Gütertransport im engeren Stadtgebiet wird dadurch mit stinkenden LKWs auf verstopfte Straßen gezwungen. Ein Zurück gibt es nicht. Im Tief-Hauptbahnhof gibt es keinen Platz mehr für Güterzüge. Umweltfreundlichen Wegen zur Güterbeförderung im inneren Stadtgebiet wird durch Stuttgart 21 das Wasser abgegraben,

Fahrradwege wurden leider nicht mit eingeplant ...

halten', sei das Ziel der Verkehrsplaner. Dennoch werde man wohl nicht umhin kommen für zwei, drei Jahre mitten im Park eine Großbaustelle einzurichten, der auch Bäume zum Opfer fallen würden. Grund für das tiefe Loch: der Verkehrsknoten für die Anbindung der 'Mittnachtstraße' müsse kreuzungsfrei sein, meint Verkehrsplaner Friedrichsen. Das hat zur Folge, daß die Zu- und Abfahrten auf einer zweiten Ebene - über oder unter der Tunnelröhre (5,50 Meter Höhe) - geführt werden müssen... Friedrichsen verhehlt nicht, daß ihm der Anschluß an eine dann ausgebaute Heilbronner Straße oder die umstrittene Krailenshaldentrasse aus verkehrsplanerischer Sicht am liebsten wäre... Tief in die Erde müssen sich die Bagger nicht nur

Wasser und Luft

vielleicht sogar der ganzen Stadt. Bad Cannstatt gilt trotz seiner bundesweiten Spitzenstellung bei der Luftbelastung durch Abgase auch heute noch als Kurort. Grund dafür sind die Mineralquellen, die nur in Budapest noch ergiebiger sprudeln als in Bad Cannstatt. Welche Auswirkungen die Stuttgart 21-Buddelei auf diese Quellen haben wird, weiß niemand. Bekannt ist nur, daß das Mineralwasser etwa da in Richtung Cannstatt fließt, wo die Tunnelröhren verlaufen sollen. Alles weitere wird sich dann zeigen. Alle diejenigen, denen das Wasser im Leuze sowie schon immer zu kalt war und die Sprudel lieber trinken als darin zu planschen, können hoffen!

Was man allerdings weiß ist die Bedeutung, die das Gleisvorfeld des Hauptbahnhofs zusammen mit dem Stadtpark für die Belüftung des Talkessels hat. Es handelt sich um die wichtigste Frischluftschneise. Gerade die Gleise sind hierzu auch ganz gut geeignet, da sie nachts sehr schnell auskühlen und sich tags sehr schnell erwärmen. Die bekannten Modelle für Stuttgart 21 sehen auf diesen Gleisflächen alle eine sehr dichte und vor allem hohe Bebauung vor. Dieje-

nigen, die vorne in den Hochhäusern sitzen, bekommen bestimmt noch frische Luft.

Das Umfeld von Stuttgart 21

Nicht nur der Stuttgarter Innenstadt, auch der Filderebene soll es an den Kragen gehen: das gleich mit mehreren Projekten - Messe 2000, Flughafen- und Bahnhofsausbau in Leinfelden-Echterdingen, Deyhle City in Möhringen und mit einem insgesamt geänderten Filderkonzept für die nächsten Jahrzehnte.

Messe 2000

Geplant ist, auf den Fildern auf 100 Hektar Fläche - die bisher Grünzone waren - eine neue Messe zu bauen. Die Kosten wurden im Sommer '96 mit 650 Millionen Mark beziffert. Inzwischen sind es 1,6 Milliarden, ohne zusätzliche Verkehrsanbindung. Für das Finanzierungskonzept mußte die Messegesellschaft zwei Gutachten erstellen lassen. Das erste hatte nicht das Ergebnis, das von der Messe bestellt war.

Es wundert, weshalb diese Messe so dringend gebraucht wird. Das Messegeschäft erlebt erste Einbrüche und Überkapazitäten, die Messeeinkommen stagnieren, es wird weniger investiert, eine Messe-Krise zeichnet sich ab. Die

Zahlen der Aussteller und Besucher steigen zwar noch, die vermietete Fläche ist aber rückläufig.

Die neue Messe wird nicht aus den Anforderungen des Marktes geboren, sondern soll im Gegenteil erst selbst einen Boom hervorbringen.

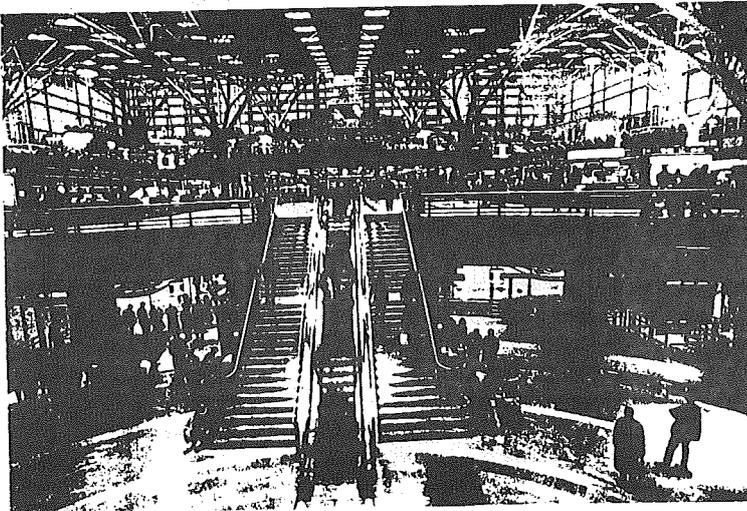
Großsporthalle

Die Messegesellschaft hat nicht nur auf den Fildern große Pläne. Nachdem die Schleyerhalle nun doch schon mehrere Jahre alt ist, muß was größeres her, eine Großsporthalle mit 20-30.000 Plätzen. Andere Großstädte (Köln, Hannover, Frankfurt) bauen gerade Großsporthallen, also braucht Stuttgart auch eine, sonst ist es in fünf Jahren nicht mehr konkurrenzfähig (laut Messechef Gehring).

1996 findet in Stuttgart die "Olympiade der Firmen- und Betriebsmannschaften" (World Corporate Games) statt. Das geht auch ohne Großsporthalle, "da für diese Wettkämpfe nicht große Arenen, sondern viele kleine Sportstätten benötigt werden". Auf der Suche nach Nutzern hat die Messegesellschaft vom VfB einen Korb gekriegt und sah sich dann gezwungen, die noch größere Version (mit 45.000 Plätzen) zu den Akten zu legen. VfB-Präsident Mayer-Vorfelder hat in der Stuttgarter Zeitung von 6. April 1996 dafür angeregt, die Stadt könne dem VfB ja das Neckarstadion schenken.

Dann waren Eishockey und Handball als Nutzer, die eine Großsporthalle erfordern, ausgewählt. Da der Bau der Halle ein paar Jahre dauern wird, ist ja noch etwas Zeit, sich geeignete Mannschaften zu backen. Die Mannschaften müssen nicht nur in der Lage sein, eine so große Halle vollzukriegen, sondern auch Interesse an einer Halle haben, in der die besten Plätze fest verkauft sind. Als Jahresmiete

Die neue Abflughalle am Stuttgarter Flughafen



für eine VIP Loge mit 6 Plätzen wurden vorerst mal 100.000 Mark in den Raum gestellt. Die Halle soll ja immerhin durch den Verkauf von Logen und Businessplätzen mitfinanziert werden.

Flughafenausbau und Filderbahnhof

Die Zahl der Fluggäste soll von derzeit 5 Millionen auf 8 Millionen im Jahr 2010 gesteigert werden. Die Flughafenfläche soll um 20 Hektar erweitert werden. Die Zahl der Flüge wird schon zum Sommerflugplan 1996 um 10% erhöht.

Allerdings liegen drei der fünf am häufigsten angeflogenen Ziele in der BRD, die beiden anderen deutlich weniger als 1000 km entfernt. Der Flugverkehr ist die mit Abstand umweltschädigste Verkehrsart.

Auch der Flughafenausbau wird mit neuen Arbeitsplätze begründet. Da allerdings die Grundstückspreise in Flughafennähe hoch sind, kann der Flughafen im Gegenteil zu einer Abwanderung der ansässigen Firmen und damit der Arbeitsplätze führen. Denn die meisten Firmen wollen weniger einen Flughafen vor der Haustür als billige Grundstücke.

Damit der Flughafen nicht nur von Messebesuchern genutzt wird, soll der ICE auch noch als Airport-Shuttle zwischen Stuttgart und dem Flughafen benutzt werden. Dazu soll auf den Fildern ein neuer Kopfbahnhof gebaut werden - in der Innensadt ist der bestehende Kopfbahnhof Symbol für die altmodische Bimmelbahn.

Der Zeitverlust durch den zusätzliche Halt am Flughafen ist viel größer als die Zeit, die durch den Durchgangsbahnhof kostbar eingespart wurde. Stündlich soll der Flughafen an den ICE angebunden werden. Bisher kommt

man alle halbe Stunde mit der S-Bahn dorthin. Dafür wird mit immerhin 13 Fahrgästen pro ICE gerechnet, die dort zum Flugzeug umsteigen. Die Kosten für den Flughafenbahnhof betragen 565 Millionen Mark.

Filderkonzept

Weil es seltsam anmutet, wenn der ICE, der eigentlich Großstädte miteinander verbinden soll, als Flughafenzubringer verwendet wird, soll zum Flughafenbahnhof gleich noch eine Großstadt gebaut werden.

Das Filderkonzept sieht ein 300 Hektar großes Gewerbegebiet rund um Flughafen, Filderbahnhof und Messe vor. Die Messe soll Kernstück eines gigantischen Dienstleistungszentrums werden. Der damalige Wirtschaftsminister Spöri sprach sogar von einem "World Trade Center". 23.000 Wohnungen und 50.000 "ökologisch verträgliche" Arbeitsplätze sollen dort geschaffen werden. Der Bedarf ist durchaus fraglich. In Neuhausen ließ sich gerade ein Gewerbegebiet nur mit größter Mühe füllen, trotz der Nähe zu Autobahn und Flughafen und trotz relativ niedriger Gewerbesteuer. Der Autozulieferer Längerer und Reich will seinen Standort auf den Fildern sogar aufgeben. Als Grund werden die hohen Grundstückspreise genannt. Im Vaihinger Industriegebiet stehen ebenfalls mehrere riesige Büroaläste leer.

Media Forum

Nicht nur auf den Fildern wird Platz für Betriebe geschaffen, die da gar nicht hinwollen. Auch das Media-Forum (auf dem ehemaligen Südmilch-Gelände) ist eine Lösung auf der Suche nach einem Problem. In diesem Fall hat selbst die Industrie- und Handelskammer gemäkelt, daß es die nach Stuttgart drängenden und händeringend Platz suchenden Medienunternehmen leider nicht

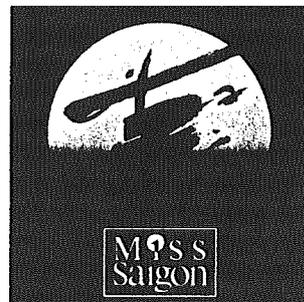
gibt. (vgl. MW 3/93, S. 14) Also baut man einen Büroturm und ein Hotel. Baubürgermeister Bruckmann bestand auf einem Hochhaus an dieser Stelle, um gleich den Schlußpunkt unter die leidige Hochhausdebatte der 80er Jahre und einen Maßstab für das angrenzende Stuttgart 21 Gelände zu setzen. In den leeren Büroturm kann man schonmal einen Computer hineinstellen und die Hotelzimmer haben alle Telefon, Sprechanlage, Fernsehen und Video. Wenn diese Denkweise Schule macht, werden bald viele Stuttgarter Wohnzimmer in Media-Forum umbenannt werden müssen.

Deyhle-City (Freizeit- und Erlebniszentrum Stuttgart)

Bekanntlich hat Robin Hood vor einigen hundert Jahren die Reichen beraubt und das erbeutete Geld den Armen gegeben. Rolf Deyhle ist da wesentlich sanftmütiger. Er gibt sich zwar auch redlich Mühe, die Reichen um ihren Reichtum zu bringen, aber er bietet ihnen dafür Gegenleistungen. Deshalb hat er Ende 1994 sein Freizeit- und Erlebniszentrum Stuttgart eröffnet. Seitdem läuft dort das Musical Miss Saigon, ab Ende 1997 soll in einem zweiten Musicaltheater The Beauty and the Beast laufen.

Der Eintrittspreis für Miss Saigon beträgt 12,- bis 18,- DM. Allerdings nicht für die Vorstellung, sondern für ein 45minütige Vorführung der aufwendigen Bühnentechnik. Eine richtige Vorstellung kostet mindestens das Fünffache.

Ursprünglich wollte Deyhle eigentlich nur das SI-Hotel renovieren und ein zweites Hotel daneben stellen. Aber angesichts der kläglichen Hotelauslastung kam er darauf, daß die Leute, die



Der Eintrittspreis für Miss Saigon beträgt 12,- bis 18,- DM. Allerdings nicht für die Vorstellung, sondern für ein 45minütige Vorführung der aufwendigen Bühnentechnik.

in seinen Hotels übernachten sollen, irgendwie nach Stuttgart gelockt werden müssen.

Neben den Musicals bietet Deyhle-City noch eine Gastronomiestadt mit "Themenrestaurants", die Schwaben Quellen, wo demonstriert wird, daß sich die Dekadenz römischer Sklavenhalter nicht nur imitieren (Bad in Stutenmilch), sondern auch überbieten läßt (Duschen mit Minze- oder Maracujaduft, eine Gletscherhöhle, in der es sogar schneit etc.). Hat Herr Deyhle eigentlich schon angeboten, in den Schwaben Quellen auch künstliche Mineralbäder einzurichten? Natürlich nur für den Fall, daß die Mineralquellen in Cannstatt durch Stuttgart 21 versiegen.

Seit Silvester gibt es auch eine Spielbank, in der allerdings erst Spielautomaten stehen. Das richtig große Glücksspiel soll erst im Sommer '96 losgehen. Aus der Innenstadt wurden in den letzten Jahren die Spielhallen vertrieben, die Möhringer Spielhölle begeistert die Stadtväter allerdings derart, daß sie inzwischen sogar

eine Filiale in der Innenstadt angeregt haben.

Ende 1997 sollen zusammen mit der zweiten Musical Hall (1800 Sitzplätze) noch ein Großkino (6 Säle mit 1500 Plätzen), ein Busparkplatz, 990 Tiefgaragenplätze, eine Virtual World (in der 28 Leute in computerisierten Welten herumtollen können) und ein Biergarten dazukommen.

Deyhle wird dafür gefeiert, daß er den Tourismus belebt und die Übernachtungszahlen zum ersten mal seit Jahrzehnten gesteigert hat. Gleichzeitig sorgen er und 'Wirtschaftsförderer' Häfele allerdings dafür, daß die Hotelkapazitäten noch schneller steigen. Es fragt sich überhaupt, ob sich in Stuttgart die Touristenströme, die durch Cats und Phantom der Oper nach Hamburg gekommen sind, wiederholen lassen. Denn inzwischen schießen die Musicals in Deutschland wie Pilze aus dem Boden. Außer den beiden Hamburger und dem Stuttgarter Musical gibt es schon welche in Bochum und Duisburg (alle fünf von Deyhles Firma

Stella), in Berlin und im Hamburger Hafen. Drei weitere sind im Bau oder konkret geplant: in Stuttgart, in Essen und bei Frankfurt. Damit sind die Grenzen des laut Stella-Geschäftsführer Irmeler finanziell sinnvollen erreicht. Schon im letzten Jahr ging das Musical Tommy in Darmstadt bankrott.

Deyhle unterscheidet sich von Robin Hood nicht nur darin, daß er die Reichen wesentlich zuvorkommender entreichert, sondern auch dadurch, daß er das Geld nicht an die Armen weiterleitet, sondern für sich behält. Er ist auf diese Weise Milliardär geworden.

Nepper, Schlepper, Bauern- fänger

Das Video zu Stuttgart 21

Seit Anfang 1995 läuft auf einer Großbildtafel im Hauptbahnhof ein Werbefilm zu Stuttgart 21. In schönen Bildern und Animationen wird das Stuttgart 21-Konzept dargestellt, der neue Hauptbahnhof, mehr und neue Züge, glückliche Menschen und Baustellen, die Absichten der Stadtplanung.

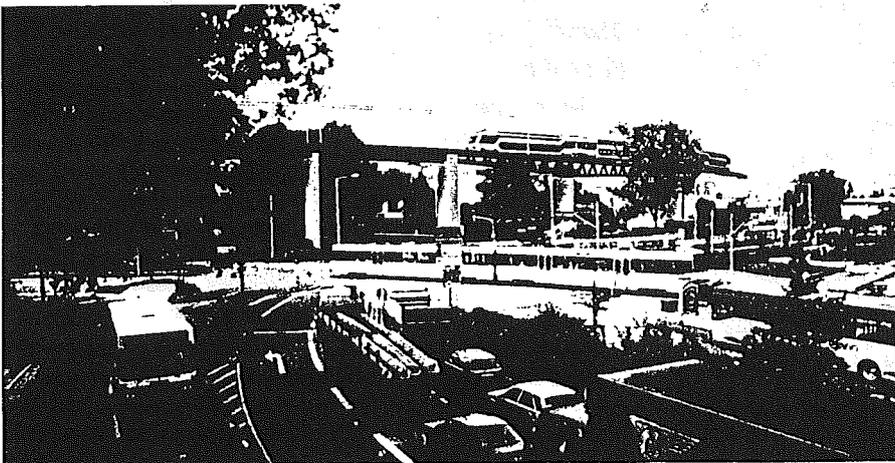
Diese schönen Bilder konnten viele Betrachter von Stuttgart 21 begeistern.

Grund genug, diesen Werbefilm einmal genauer anzusehen. Der Film ist für 20 Mark bei der Bahn zu erwerben, was für 7,5 Minuten zwar ein stolzer Preis aber dennoch lehrreich ist. Denn was im Hauptbahnhof bei schlechtem Ton und schwieriger Konzentration durch die dauernden Ablenkungen des Bahnhofslbens schwer zu erkennen ist, wird bei ruhiger Betrachtung schnell klar: Da stimmt was nicht.

Neue Linien und Zeitgewinn

Neue ICE und Interregio Linien, die seit langem geplant sind, werden einfach dem neuen Bahnhof zugeschrieben. Die aus dem neuen Durchgangsbahnhof resultierende Zeitersparnis ist be-

**Steigert Stuttgarts Erholungswert natürlich auch ungemein:
Hier ein weiteres nettes Bildchen: die Untertürkheimer Brücke
über dem Benzplatz - keine 200m von 2 Schulen entfernt.**





trächtlich, von Mannheim nach Ulm beispielsweise reduziert sich die Reisezeit von 90 auf 60 Minuten, von Ulm zum Flughafen von 90 auf 30 Minuten" (Filmzitat) Die Zeitersparnis wird hier allein auf den Durchgangsbahnhof zurückgeführt, in Wirklichkeit kostet dieser in Verbindung mit dem Flughafen-Kopfbahnhof sogar Zeit. Die Zeitersparnis kommt aus der Neubaustrecke Filder-Ulm.

Verschwiegen wird auch, daß nur jeder vierte ICE am Flughafen halten soll, ein Interregio-Halt ist gar nicht vorgesehen. "Regional- und Stadtexpresslinien können über den (neuen) Hauptbahnhof direkt zum Filderbahnhof Flughafen durchgebunden werden und ermöglichen Reisezeitverkürzungen bis 45 Minuten" (Filmzitat). Diese Durchbindung ist auch heute schon möglich, es fährt sogar alle halbe Stunde eine S-Bahn zum Flughafen. Wie da 45 Minuten eingespart werden sollen und wo die Verbesserung ist, bleibt unerklärt.

Dafür wird der Integrale Taktfahrplan (optimale Abstimmung der Linien und Verbindungen aufeinander) schnell zur Erfindung von Stuttgart 21 erklärt. Verkehrsexperten haben inzwischen nachgewiesen, daß sich dieser leichter im jetzigen Hauptbahnhof umsetzen läßt. Zudem bequemer, weil uns die Rolltreppen und die "Verteilerebene" erspart bleiben.

Brücken

"Für die erforderliche Überquerung des Körschtals ist eine schlanke zweigleisige Brücke vorgesehen, im Stadtgebiet sind mehrere Neckarbrücken geplant." (Filmzitat) Das Körschtal ist nur dann ein Hindernis, wenn man per ICE zum Flughafen will, was an sich schon nicht nötig ist. Dann gäbe es ebenfalls noch die Möglichkeit einer Unterquerung des Körschtals. Im Film wird diese Brücke aus der Entfernung, vollschlank und vor allem mitten in unberührter Natur simuliert. In Wirklichkeit geht die Trasse aber nah an der Uni Hohenheim vorbei, was das Schloß Hohenheim in der Bausubstanz bedroht und die landwirtschaftlichen Versuche der Uni wissenschaftlich wertlos macht.

Über den Neckar zeigt der Film eine Brücke in Bad Cannstatt, die fast gleich aussieht wie die heutige. Nur der schnelle Betrachter entdeckt, daß der Fußgängersteg ("Elefantenteg"), der dort heute noch steht und Bad Cannstatt mit dem Rosensteinpark verbindet, für Stuttgart 21 weichen muß. Nicht gezeigt werden Visionen der

wirklich umstrittenen Neckarbrücken. Wie soll das Brückenbauwerk über Wangen, das Inselbad und den Karl-Benz-Platz in Untertürkheim aussehen? Natürlich beschissen, deshalb wird soetwas ja auch nicht gezeigt. (Einen kleinen Ausschnitt davon gibt es nur als Bild durch eine schöne Computermontage - links unten).

Die Finanzierung

Die Finanzierung wird als Drittelkuchen von Grundstückserlösen, Einsparungen/Mehreinnahmen der Bahn und öffentlichen Mitteln dargestellt. Auch das erweckt einen vollkommen falschen Eindruck. Die Grundstückspreise sind ein Unsicherheitsfaktor, denn niemand weiß, ob sie wirklich das Geld bringen, das Stuttgart 21 braucht, oder ob die Stadt Stuttgart die fehlenden Gelder zuschießen muß. Deshalb wurde ihr Anteil in der Grafik von der Hälfte auf ein Drittel gekürzt. Ebenso wurde der Anteil der öffentlichen Mittel (die wir Steuerzahler zuschießen müssen) zu klein dargestellt: ein Drittel statt über 45%. Viel zu groß ist dagegen der Anteil der Bahn, die Einsparungen bzw. Mehreinnahmen aus Stuttgart 21: wieder ein Drittel statt weniger als 5%, die dieser Posten in Wirklichkeit ausmachen soll. Hier wird uns ein wirtschaftlicher Nutzen und Erfolg vorgegaukelt, den es überhaupt nicht gibt.

Grünflächen

"Das sogenannte Grüne U kam in der neu zu gestaltenden Stadtlandschaft eine qualitative und quantitative Erweiterung erfahren, die umgebenden Parkanlagen werden durch Grünzonen verbunden", verspricht der Film. Für diese Verbindung mußten wir bei der IGA schon bezahlen, die gibt es bereits. Im Filmkommentar kann man immerhin heraushören, daß Stuttgart 21 keinen Grashalm Park schaffen wird. Im Bild stellt sich das allerdings vollkommen anders dar. Während des Kommentars wachsen die Grünflächen ganz enorm. Zum Rosensteinpark und Stadtpark kommen (scheinbar durch Stuttgart 21) plötzlich noch der Pragfriedhof und sogar noch Killesberg und Villa Berg hinzu. Alles grünt so grün durch Stuttgart 21.



Der Stuttgart 21 Film - vielleicht sollte man ihn bei Nepper, Schlepper, Bauernfänger für einen Sonderpreis vorschlagen. Nur ganz am Schluß, da haben uns die Möglichkeiten von Stuttgart 21 doch noch begeistert: "Stuttgart 21 steht für verkürzte Reisezeiten durch eine bessere Verknüpfung und direkten Anschluß ohne Umsteigen..." alles klar?

"Ey Scotty, beam uns mal rüber in den ICE Richtung Wolkenkuckucksheim!"

Warum das Ganze?



Selbstmord oder Wahnsinn mit Methode?

im Mittleren Neckarraum hin. In den hier vorherrschenden Wirtschaftszweigen, v.a. Auto- und Zulieferindustrie, Maschinenbau und Elektrotechnik waren große Überkapazitäten angehäuft worden. Die Wirtschaftskrise der 90er Jahre traf denn auch die Region besonders hart. In Baden-Württemberg, dem Musterlände der 80er wurden nach Angaben der IHK seit 1992 etwa eine viertelmillion Arbeitsplätze vernichtet, allein in der Region Stuttgart 100.000.

Daimler, der Held der 80er, der damals noch auf dem Weg zum zukunftsweisenden Technologiekonzern MTU, Deutsche

Näher betrachtet ist Stuttgart 21 ein Wahnsinnprojekt. Die Filderpläne, neue Messe, Großsporthalle, all die anderen Pläne zeigen aber, daß dieser Wahnsinn offenbar Methode haben muß. Wie kann so etwas passieren?

Schon Mitte der 80er Jahre wies die IMU-Studie der IG Metall auf die Krisenanfälligkeit der Wirtschaft

Aerospace, Dornier, die AEG und später noch Fokker verschlang, verlegt seinen Firmensitz nach Berlin. AEG und Fokker sind inzwischen als unverdaulich wieder aus dem Konzern ausgeworfen, trotz Milliardensubventionen sollen Flugzeugwerke der DASA geschlossen werden. Ebenso kriselte der Autozweig, tausende verloren ihre Jobs. Im Mercedes-Werk Sindelfingen etwa wurde die Belegschaft von 49.000 auf 36.000 Kollegen reduziert. Neue Kollegen, die inzwischen wieder eingestellt wurden, bekamen alle nur Zeitverträge. Vorbei die Zeit, wo sich Sindelfingen dank Daimlers Gewerbesteuer Zebrastrifen aus Marmor leisten konnte.

Nach jahrelangem Poker mit Hewlett-Packard, in dem die Stadt Stuttgart sogar eine S-Bahn Station baute und auch sonst allen Wünschen von HP nachkam, sagte der Computer-Konzern doch ab und baut sein Werk woanders. Diese Absage war v.a. psychologisch ein harter Schlag, symbolisiert sie den Stadtvätern doch, daß ihre Stadt von der Zukunft abgehängt wurde.

Von der Krise kalt erwischt lag Stuttgart durch die Öffnung Osteuropas plötzlich auch noch am Rand Deutschlands und weit weg vom Schauplatz traumhafter Profiterwartungen.

Beim Blättern in Zeitungsausgaben der frühen 90er Jahre, in den Seiten des Magazins Wirtschaft der IHK, in den Diskussionen der Manager und Politstrategen dieser Zeit springt die Orientierungslosigkeit, die Verzweiflung und Depression, was nur aus der Zukunft ihrer Profite werden soll, ins Auge.

"Und dann dieser Befreiungsschlag" !

"Stuttgart hat wieder eine Vision", "zweite Stadtgründung",

"Stuttgart 21 könnte die Landeshauptstadt aus ihrer Gefangenschaft im stillen Verkehrswinkel befreien", "Beispielhafte Perspektiven, die weit in das nächste Jahrhundert reichen", "notwendig, damit Stuttgart bei der weiteren europäischen Entwicklung nicht in den Verkehrsschatten und damit in eine wirtschaftliche Randlage abgedrängt wird", "Schlüssel und Katalysator für eine gute Zukunft", die Kommentare zur Stuttgart 21 Präsentation sind fast schon ekstatisch.

Stuttgart 21 muß der hiesigen Wirtschaft wie ein Rettungsanker in finsterner Nacht bei schwerster See erscheinen. Kein Wunder, daß alle Hoffnungen auf eine gute Zukunft mit diesem Komplex verknüpft werden. Kein Wunder, daß Kritik an Stuttgart 21 und den anderen Großprojekten fast wie Landesverrat behandelt wird und Stuttgart 21 wie eine Dampfwalze alle Einwände von Experten und besorgten Bürgern niederwalzt.

Die Strategen unserer Wirtschaft haben schon lange den Gedanken aufgegeben, daß auf dem traditionellen Weg, mit der Herstellung und dem Verkauf von Waren noch Gewinne zu erzielen sind. Der Daimler-Konzern wird nicht erst seit gestern als Großbank mit angeschlossener Autowerkstatt bezeichnet. Warum soll jetzt nicht auch die Bahn zum Immobilienspekulanten mit Zubringerdienst zu den Grundstücken werden können.

Die privatisierte Bahn: Mit Höchstgeschwindigkeit in die Kata- strophe

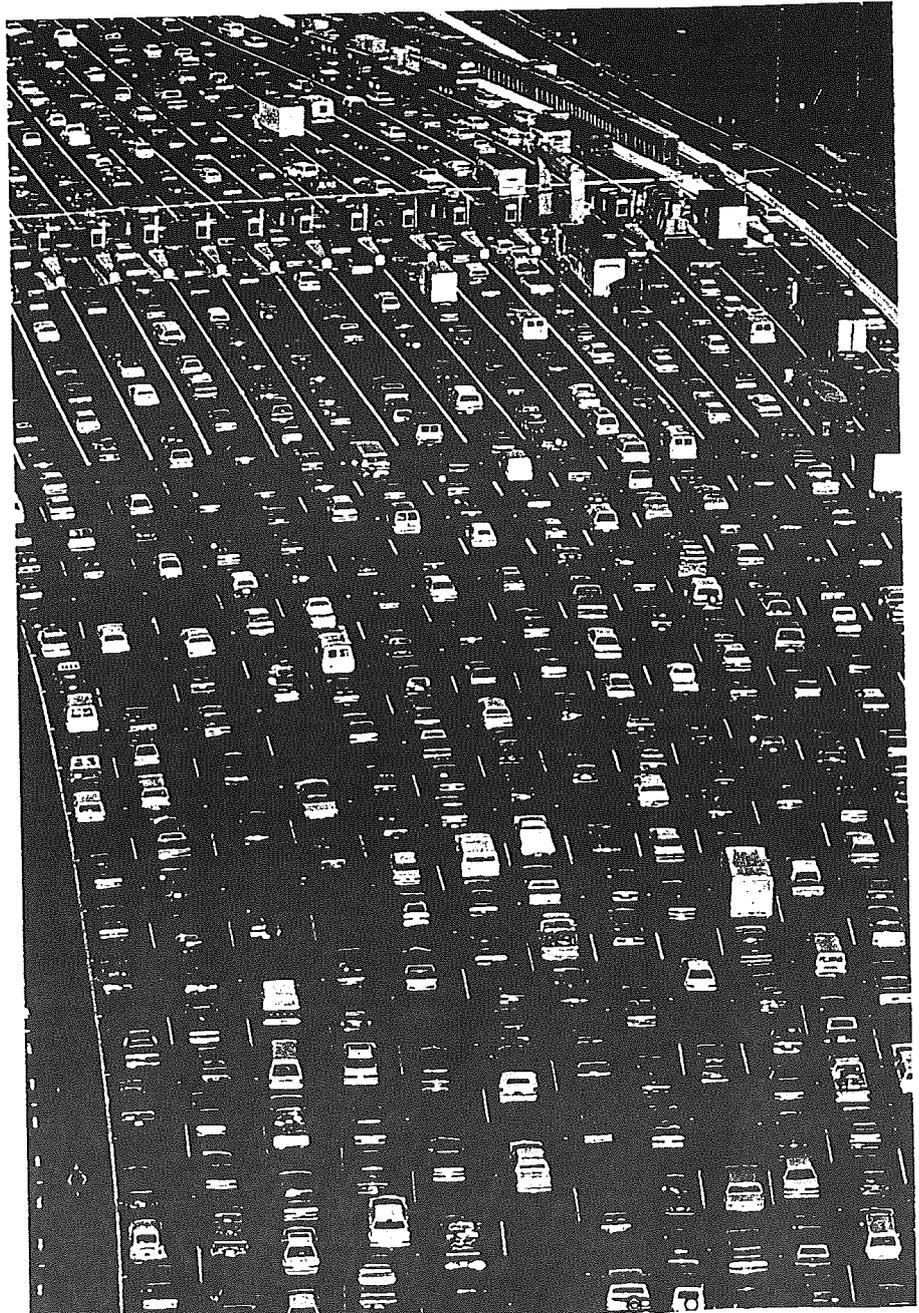
Der Ruin der Bahn

Vor einigen Jahrzehnten war die Bahn das wichtigste Transportmittel, sowohl für Menschen als auch für Güter. Seit etwa den Sechziger Jahren ging es mit der Bahn immer weiter bergab, bis sich schließlich 1993 fast alle Parteien einig waren, daß nur eine Privatisierung die Bahn vor dem völligen Zusammenbruch retten könne. Nicht mal die PDS stimmte geschlossen dagegen, bei den Bündnisgrünen stimmte die Hälfte zu, die Hälfte enthielt sich, bei der CDU gab es eine, bei der SPD zwei Neinstimmen.

Tatsächlich war der Ruin der Bahn keine notwendige Entwicklung, sondern wurde genau von den Politikern und Wirtschaftsinteressen produziert, die dann die Privatisierung zur einzigen Rettung erklärten. Vor allem vier Mechanismen haben den Ruin herbeigeführt.

Der erste dieser Sargnägel war die **Ausblutung der Bahn**. Nach dem Krieg wäre eine Modernisierung und ein Ausbau des Eisenbahnwesens erforderlich gewesen. Durch zwei Weltkriege und die Reparationszahlungen nach dem Ersten Weltkrieg waren Investitionen in die Eisenbahn jahrzehntelang vernachlässigt worden. Der Staat hatte die Bahn wirtschaftlich ausgeplündert und für seine militärischen Interessen eingesetzt. Auch deshalb verliefen 1945 die wichtigsten Eisenbahnlinien in Ost-West-Richtung. Nach der deutschen Teilung waren Bahnen in Nord-Süd-

Richtung notwendig. Aber der erste Neubau in Nord-Süd-Richtung war die Neubaustrecke Fulda-Würzburg, eröffnet zum Sommerfahrplan 1988. Die Bahn mußte die Beseitigung ihrer Kriegsschäden selbst finanzieren. Von der Währungsreform bis 1957 mußte sie 1,76 Milliarden DM betriebsfremde Versorgungslasten bezahlen. Die Bahn mußte sich verschulden und noch zusätzlich Zinszahlungen aufbringen.



Das Schienennetz umfaßte im Westen 1950 36.608 km, von denen 30.000 für den Personenverkehr genutzt wurden. 1993 waren davon noch 26.391 km übrig, von denen 20.801 km für den Personenverkehr genutzt wurde. Das entspricht einem Rückgang um 27,9% bzw. 30,7%. Das Personal wurde von 516.000 1958 auf 227.600 1993 reduziert. Allein 1982-1993 wurde die Zahl der Triebfahrzeuge um 13,7%, die Zahl der Personenwagen um 29,2%, die Zahl der Güterwagen um 42,2% reduziert. In der DDR ging die Entwicklung in die gleiche Richtung, nur etwas langsamer. Dafür kam es ab 1989 knüppeldick. Die Zahl der Triebfahrzeuge sank von 1989 bis 1993 um 16,7%, die der Personenwagen um 26,1%, die der Güterwagen sogar um 56%. Das Personal wurde von 267.600 auf 148.200 (also um 44,6%) reduziert.

Der zweite Sargnagel war die **Förderung des Straßenverkehrs**. Seit 1950 wurden 150.000 km Straßen neugebaut, aber nur 1000 km Schienenstrecken (einschließlich S-Bahnen). Das führte zu einer Verlagerung des Verkehrs von der Schiene auf die Straße. Der Anteil der Schiene am Personentransport sank 1950-1980 von 38% auf 6,5%, der des Autos stieg von 33% auf 79%, der Anteil der Schiene am Güterfernverkehr fiel von 62% auf 31%, der der Straße stieg von 11 auf 38%. Gleichzeitig sank die Kostendeckung der Bahn von 95% auf 57%. Diese Entwicklung nützte zunächst der Autoindustrie samt ihrer Anhängsel. Tatsächlich gehören Mineralöl- und Autoindustrie zu den einflußreichsten Wirtschaftszweigen weltweit. Ihre Macht trug wesentlich zur Durchsetzung der "Autogesellschaft" in der USA und der BRD bei.

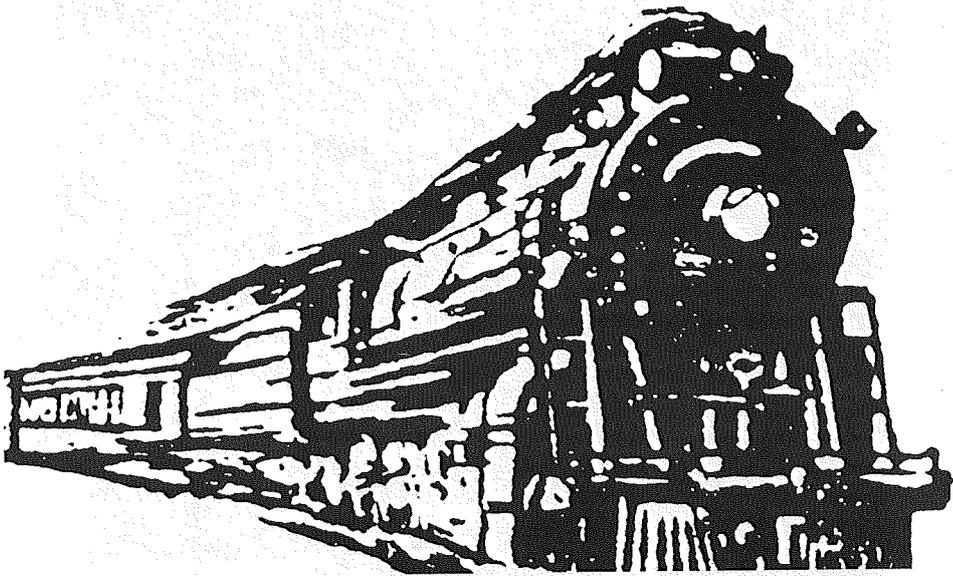
Aber die Konkurrenz der Verkehrsträger nützte auch den Unternehmern insgesamt. Der Elbe-Seiten-Kanal ist ein anschauliches Beispiel dafür. Für 1,3 Milliarden DM Steuergelder wurde ein Kanal von Hamburg nach Salzgitter gebaut. Er wird kaum genutzt, aber durch ihn konnte die Salzgitter AG die Bundesbahn zwingen, die Tarife für

den Erztransport zu senken, indem sie drohte, sonst von der Bahn auf den Kanal umzusteigen. Der Staat gibt über eine Milliarde aus, damit ein staatseigener Stahlkonzern die staatseigene Bahn erpressen kann! Dieses Beispiel zeigt aber, warum CDU- und FDP-Politiker für den Wettbewerb der Verkehrsträger schwärmen. Denn normalerweise sind die Unternehmen, die von ihm profitieren, Privatunternehmen. Die Konkurrenz zwingt die Verkehrsträger, Waren weit unter den Kosten zu transportieren. Dadurch steigen die Profite der Unternehmer. Die Defizite dürfen wir mit unseren Steuergeldern ausgleichen, indem die Kosten für den Bau von Kanälen, Straßen oder Bahnlinien nur zu einem Bruchteil in die Preise eingehen. Die Unternehmer haben niedrigere Transportkosten und damit höhere Profite, wir haben höhere Fahrpreise und die Bahn hat trotzdem einen wachsenden Schuldenberg.

Der dritte Sargnagel der Bahn war die **Zinsschraube**. Die finanzielle Belastung der Bahn und die staatliche Subventionierung von Straße und Binnenschifffahrt führte seit Mitte der 60er Jahre zu regelmäßigen Defiziten bei der Bahn. Die Schulden wuchsen langsam aber sicher. Seit Mitte der Siebziger Jahre mußte die Bahn nicht mehr in erster Linie Schulden aufnehmen, weil in ihrem Betrieb ein Defizit entsteht, sondern weil sie für die Schulden der vergangenen Jahre Zinsen zahlen mußte. Die Zinszahlungen betrugen schon 1976-1980 über 11 Milliarden Mark, von denen die Bahn weniger als 5 Milliarden vom Bund als Zinsausgleichszahlungen ersetzt bekam. Jahrzehntlang waren die staatlichen Einnahmen durch Mineralöl- und KFZ-Steuer viel geringer als die staatlichen Ausgaben für Straßenwesen, Verkehrspolizei etc. Wenn der Staat für den Straßenbau dieselbe rechtliche Konstruktion (Sondervermögen) wie für die Bahn gewählt hätte, dann hätte dieser Staatsbetrieb von Anfang an riesige Schulden gehabt und wäre nach kurzer Zeit nicht mehr mit Straßenbau, sondern nur noch mit Zins-

zahlungen befaßt gewesen. Selbst wenn man die ersten Jahre wegläßt und Bahn und Straßenverkehr 1965 zu gleichen Bedingungen hätte starten lassen, wäre das Defizit der Straße bis 1984 um 81% höher gewesen. Da die Bahn nie gleiche Chancen erhielt, bekam sie statt dem Straßenverkehr das Image des Steuergelder verschlingenden Monstrums und Autofahrer bilden sich in ehrlicher Entrüstung ein, sie würden mit ihren Steuergeldern eine unwirtschaftliche Bahn subventionieren.

Tatsächlich schneidet nach einer jahrzehntelangen Politik, die den Straßenverkehr wirtschaftlicher und die Bahn unwirtschaftlicher gemacht hat,



die Bahn immer noch um Längen besser ab, wenn man die gesamten volkswirtschaftlichen Kosten berücksichtigt. Peter Bickel und Rainer Friedrich vom Institut für Energiewirtschaft und Rationelle Energieanwendung der Uni Stuttgart haben vor zwei Jahren versucht, diese Kosten zu beziffern. Es ist natürlich schwierig und in vielen Bereichen unmöglich, diese Kosten in Mark und Pfennig anzugeben. Trotz dieser Einschränkung sind die Zahlen interessant. Danach verursacht der Straßenverkehr Schäden von 21,5 bis 69 Milliarden DM, der Schienenverkehr nur zwischen 600 Millionen und 5,4 Milliarden DM. Die größten Batzen beim Straßenverkehr sind Unfälle (16,1-36,5 Milliarden DM; Bahn: 0,4-1,12 Milliarden), Luftschadstoffe (3,1-12,8 Milliarden, Bahn 60-210 Millionen, dabei konnten CO₂, Ozon, Benzol und Ruß nicht berücksichtigt werden) und Lärm (1-18 Milliarden; Bahn: 0,13-4 Milliarden). Bei der Wasserbelastung sind noch weitere Schäden im Milliardenhöhe durch den Straßenverkehr möglich.

Der vierte Sargnagel der Bahn war der **Aufbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes**. Da der ICE bei der Begründung von Stuttgart 21 eine entscheidende Rolle spielt, gehen wir auf diesen Punkt etwas

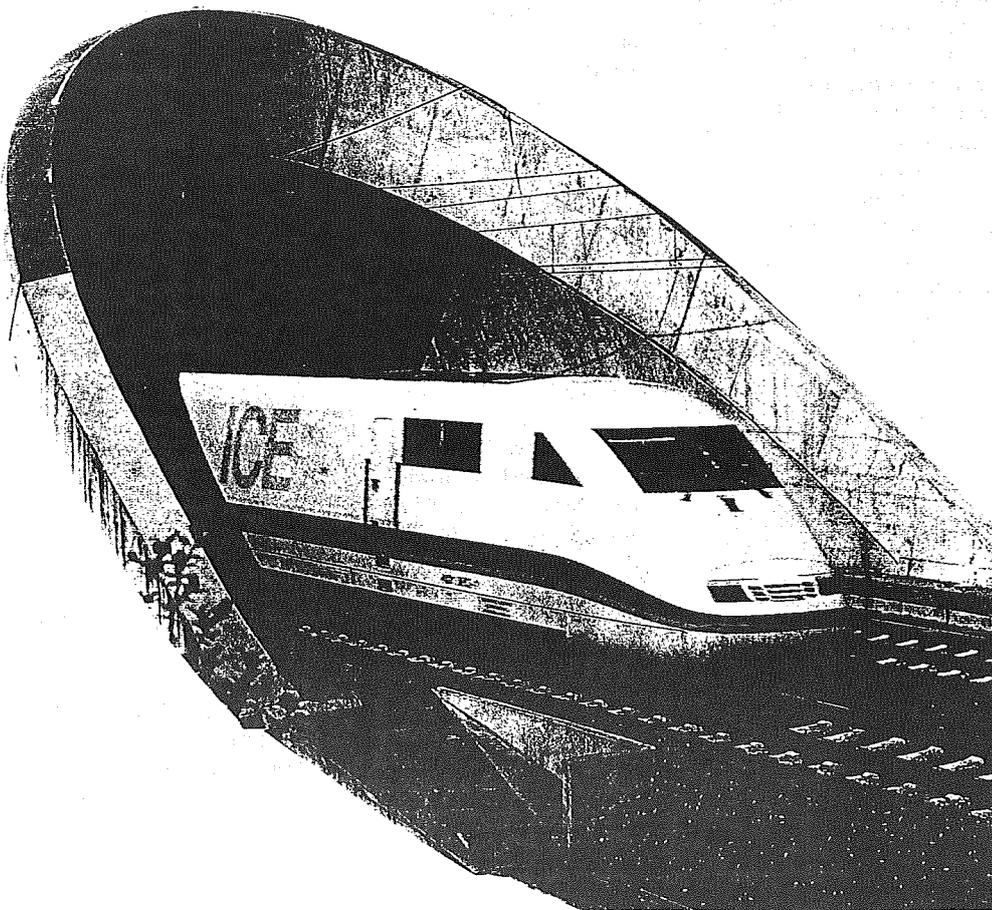
ausführlicher ein.

Massentransportmittel oder Bonzenschleuder?

Die Eisenbahn machte im letzten Jahrhundert der Masse der Bevölkerung das Reisen möglich. Das Reisen in Kutschen vorher war nur für die Oberschicht bezahlbar gewesen. Aber die bürgerlichen Betreiber der Eisenbahnen sorgten dafür, daß die gesellschaftlichen Klassen getrennt blieben, indem sie in der Bahn verschiedene Klassen einführten. Zusätzlich gab es Züge, die nur die erste Klasse hatten. An dieser Politik wurde weder durch die Verstaatlichung der Bahn noch durch die Demokratisierung des Staates etwas geändert. Die Klassengesellschaft ist geblieben, in der Gesellschaft und in der Eisenbahn. Als der Intercity 1971 eingeführt wurde, hatte er nur eine erste Klasse, erst 1979 mußte die zweite Klasse eingeführt werden, weil die Verluste zu groß waren. Aber bald darauf wurde mit dem ICE eine neue "Bonzenschleuder" eingeführt.

In vielen Ländern wurden viel früher Hochgeschwindigkeitszüge eingeführt, der japanische Shinkansen-Tokaido-Express 1964, der britische HST 1975, der französische TGV 1981 etc. Trotzdem wurde in Deutschland ein eigener Hochgeschwindigkeitszug entwickelt, der nicht einmal in anderen europäischen Ländern fahren kann (Tunnelprofile, Stromspannungen passen nicht).

Warum? Er bringt Großkonzernen wie Siemens und AEG Gewinne. In den letzten Jahren kam es im Schienenfahrzeugbau zu einem gewaltigen Konzentrationsprozeß. In den 70er Jahren begann der TGV-Hersteller Alstom in Frankreich, der selbst zum Alcatel-Konzern (weltweit -noch- 200.000 Beschäftigte, in Deutschland u.a. SEL) gehört. In Deutschland hatten AEG, ABB und Siemens 1992-1994 einen Marktanteil von 100% bei E-Loks, 77% bei Fernzügen, 69% bei E-Triebwagen, 72% bei D-Trieb-



wagen, 85% bei Straßenbahnen, 83% bei U-Bahnen. 1995 legten AEG und ABB ihren Schienenfahrzeugbau zur ABB Daimler-Benz Transportation zusammen. Damit ist der Autokonzern Daimler nebenbei noch der größte Schienenfahrzeugbauer der Welt. Damit die freie Konkurrenz nicht ausufert, haben AEG, ABB und Siemens beim ICE zusammengearbeitet. Siemens hat für die nächste Generation von Hochgeschwindigkeitszügen die Kooperation mit Alstom angekündigt. Diese Konzerne machen sich Hoffnungen, in China, Südostasien und Lateinamerika Hochgeschwindigkeitseisenbahnnetze aufzubauen. Der ICE in Deutschland ist für sie auch eine Vorführbahn, um den Export zu erleichtern.

Ein vollbesetzter ICE wiegt 1,2 Tonnen pro beförderter Person, im ersten Jahr war er zu 54% ausgelastet, macht etwa 2,2 t pro Person. Mit dem ICE hat es Industrie geschafft, einen Zug zu bauen, der genauso umweltschädlich ist wie das Auto. Der Vorteil der hohen Geschwindigkeiten für die Reisenden ist begrenzt. Je größer die Geschwindigkeit, desto größer sinnvolle Abstände zwischen Bahnhöfen, desto länger die Reise von der Haustür zum Bahnhof und vom Bahnhof zur Haustür, die wichtiger ist als die Zeit Bahnhof-Bahnhof.

Die erste Neubaustrecke für den ICE war die Trasse Hannover-Würzburg. Sie verläuft zu 34% in Tunneln, zu 12% auf Brücken und zu 30% in Einschnitten, was nur zum Teil auf die Mittelgebirgslandschaft zurückzuführen ist. Der Schienenkilometer kostete 31 Millionen DM. Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) rechnet durch den Aus- und Neubau der Hochgeschwindigkeitsstrecken mit einer Steigerung des Geschäfts- und Dienstreiseverkehrs von 14 auf 17,6 Millionen Fahrten. Das entspricht 0,3% des Gesamtaufkommens. 1991 erwirtschaftete die Bahn nur 340 Millionen DM von ihrem Umsatz von 5,7 Milliarden im Geschäftsreisebereich.

Dagegen gingen von den DB-Schulden von 47 Milliarden DM Anfang 1991 20 Milliarden auf die Hochgeschwindigkeitsstrecken. Der BUND äußerte den Verdacht, daß dadurch Großbaufirmen Nachfolgeprojekte für Rhein-Main-Donau-Kanal, Flughafen München II etc. gesichert werden sollen.

Eine deutliche Geschwindigkeitssteigerung (um 15-30% gegenüber dem IC) ließe sich viel billiger erreichen. Ein Grund für die Langsamkeit normaler Züge ist, daß sie oft in Kurven bremsen müssen, um nicht aus der Kurve zu fliegen. Züge mit "gleisbogenunabhängiger Wagenkastensteuerung" können das vermeiden, weil sie sich ähnlich wie ein Motorrad in die Kurve legen können. Nach diesem Prinzip arbeiten der spanische Talgo Pendular und der italienische Pendolino. 1988 erprobte ihn der damalige Verkehrsminister Warnke mit 160 km/h im engen Altmühltal, war beeindruckt und erklärte ihn - zur "Zukunft der Bahn im ländlichen Raum im Jahr", statt zur ökonomisch und ökologisch sinnvollsten Alternative zu ICE, Autobahnraserei und Inlandsflügen so schnell wie möglich. Die Bahn hat 1990/91 für 2 Milliarden DM 25 ICE-Geräte gekauft. Für das Geld hätten sie mehr als zehnmal so viele Talgo oder Pendolino kaufen und ein entsprechendes Netz damit abdecken können.

Bahnprivatisierung

Durch die Hochgeschwindigkeitsstrecken hat die Verschuldung der

Bahn ein atemberaubendes Tempo bekommen. Die Schulden der DDR-Bahn (DR) waren demgegenüber eher "Peanuts". 1993 machten beide Bahnen Verluste von 16 Milliarden DM, ihre Verschuldung betrug 67 Milliarden DM. Ohne Änderungen wäre die Verschuldung auf 124 Milliarden DM 1996 und 380 Milliarden DM 2003 ansteigen. Schon allein die Zinsen machten 6 Milliarden DM 1993 aus und wären 1996 auf 10 Milliarden gestiegen. Die Befreiung der Bahn von Schulden und Altlasten war notwendig. Die Kohlregierung meinte aber, daß das mit der Umwandlung der Bahn in eine Aktiengesellschaft verbunden werden müsse, obwohl sie selber zugab, daß drei Viertel der Kosteneinsparung der Bahn durch die Entschuldung erreicht werde - die Kosten fallen dann antürlich woanders an, beim Bundeseisenbahnvermögen. Auch die Kosteneinsparung durch die Privatisierung ist zum Großteil nur Verschiebung der Kosten in andere Töpfe. Bisher mußte die Bahn ihren ehemaligen Beamten Pensionen zahlen, und da sie früher viel mehr Beschäftigte hatte, gibt es viele ehemalige Bahnbeamte. Jetzt muß sie nur noch Arbeitgeberbeiträge für die Rentenversicherung für ihre verbliebenen Beschäftigten zahlen. Auch der Personalabbau bei der Bahn (1993 noch 375.800 in Ost und West, 2000 will Dürr nur noch 250.000 haben) spart dort natürlich Kosten. Die Kosten für mehr Arbeitslosengeld, Sozialhilfe etc. fallen anderswo an.

Das Argument, daß ein Staatsbetrieb ineffizient sein müsse, ist Unsinn, die Bahn in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts beweist das Gegenteil. Seit 1994 können auf dem Schienennetz der Bahn andere Anbieter Züge betreiben, aber der versprochene Andrang ist ausgeblieben. Letztes Jahr senkte die Bahn AG ihre Tarife um 9%, um Nutzer anzulocken. Geschäftstüchtig war die Bahn nur dabei, die Grundstücke, die nach dem Bahnreformgesetz dem Bundeseisenbahnvermögen gehören, für sich zu behalten. Solche Grundstücke spielen auch bei der Finanzierung von Stuttgart 21 eine Rolle.

Seit der Privatisierung müssen Bund, Länder und Gemeinden zahlen, wenn sie wollen, daß die Bahn Strecken baut oder betreibt. Wenn die Bahn das von sich aus macht, weil sie das betriebswirtschaftlich für sinnvoll hält, erhält sie für den Streckenausbau zinslose Darlehen. Diese Regelung wird dazu führen, daß betriebswirtschaftlich nicht rentable Strecken stillgelegt werden (seit der Bahnreform sind schon wieder 543 km weggefallen, in Brandenburg, Thüringen und Mecklenburg-Vorpommern weitere 314 km Stilllegung geplant) oder die Steuerzahler für ihren Betrieb zur Kasse gebeten werden. Wenn auf diese Weise die Bahn rentabel gemacht ist, soll sie nach und nach privatisiert werden, damit die Gewinne denen in die Tasche fließen,



**2 Privatisierer bei der Arbeit:
Reinbeißen,
Aussaugen, den Rest
ausbluten lassen.**

die jetzt schon mehr als genug haben. Übrig wird auf der einen Seite ein Hochgeschwindigkeitsnetz, auf der anderen Seite eine teure, unattraktive Schumpfbahn bleiben für alle, die sich kein Auto leisten können.

Schon der Aufschwung der 80er Jahre war gekennzeichnet von Spekulation, Unternehmenskäufen, Fusionen und anschließendem Ausspeien nicht profitabler Bereiche samt den dort Beschäftigten und oft noch einigen Beschäftigten mehr. Die hauptsächlichliche Steigerung der Gewinne wurde durch Erhöhung des Arbeitsdrucks und Lohnsenkungen erreicht. Die Lohnquote, d.h. der Anteil der Löhne am Umsatz der Konzerne, ist heute so niedrig wie seit den 60er Jahren nicht mehr. Wenn investiert wird, dann zumeist zur Rationalisierung, das heißt zum Arbeitsplatzabbau, zur Kostensenkung und nicht zur Ausweitung der Produktion.

Für die 90er Jahre gehören zu den Zauberformeln der Wirtschaftsentwicklung die "Standortfrage", der Kampf um eine gute Position in der internationalen Arbeitsteilung, die Konkurrenz der Konsumzentren, das optimale Abzocken öffentlicher Mittel.

In diesem Zusammenhang ist Stuttgart 21 zu sehen. So wird erst verständlich, warum das Projekt um jeden Preis durchgezogen werden soll. Und so wird die Begeisterung der Wirtschaft und ihrer Vertreter in der Politik für Stuttgart 21 und seine Nebenprojekte nachvollziehbar.

Konkurrenzkampf der Städte

Wenn man Wirtschaftsvertreter reden hört, kann man manchmal denken, es handle sich um Kriegsberichterstatter. "Die Konkurrenz schläft nicht, auch das darf nie vergessen werden. Hamburg schiebt sich nach vorn, Köln rüstet gezielt auf, Leipzig kommt mit Elan..." (IHK-Präsident Stihl in MW 2/95, S. 14) Auch bei Stuttgart 21 und den damit im Zusammenhang stehenden anderen Projekten, ist der Konkurrenzkampf ein zentrales Argument. Auch andere Städte

***"Die Konkurrenz schläft nicht, auch das darf nie vergessen werden. Hamburg schiebt sich nach vorn, Köln rüstet gezielt auf, Leipzig kommt mit Elan..."
IHK-Präsident Stihl***

planen schon ihre Versionen von Stuttgart 21. Deyhle wird zum Volksheld erklärt, weil er nicht nach München gegangen ist. Die 2. Messe muß her, weil München, Nürnberg, Leipzig, Berlin und Hannover auch Messeaus- und Neubauten planen.

Seitdem die Region Stuttgart von der Rezession 1993 besonders stark getroffen wurde, wächst die Sorge, daß die Auto- und Maschinenbauindustrie eines Tages so wie Kohle, Stahl, Schiffbau in den letzten Jahrzehnten absterben könnten und die ganze Region mitreißt. Was vor kurzem noch als Stärke galt, wird jetzt zum Rückstand im Dienstleistungsbereich erklärt, der dringend aufgeholt werden müsse. Aber wie?

Da Stuttgart ein traditionsreicher Verlagsstandort ist und im Bereich der Neuen Medien und Kommunikationstechnologien sagenhafte Wachstumsraten prophezeit werden (von denselben Leuten, die auch in der Luft- und Raumfahrtindustrie große Wachstumsraten prophezeit haben, was für die um ihre Arbeitsplätze bangenden DASA-Beschäftigten kein Trost sein dürfte), begeistern sich die selbsternannten Wirtschaftsstrategen von der IHK bis Ex-Wirtschaftsminister Spöri für den Medienstandort Stuttgart. Sie sind sich nur nicht ganz einig, wie das gehen soll. Spöri hielt den Medienstandort Stuttgart für eine Art Zauberstab, um aus der Wirtschaftskrise herauszukommen. Mit seinem Multimedia-Pilotprojekt wollte er den Mercedes-Benz der Nachrichtentechnik erfinden. IHK-Chef Stihl dazu: "Wir erleben aber auch unprofessionelle Überschätzungen, etwa des Media-Forums in Stuttgart oder des Multimedia-Pilotprojekts, das schon strukturell keinen Medienstandort schaffen kann und durch mehrfache Verzögerungen die Lan-

despolitik in Mißkredit bringt." (MW 2/96, S. 12) Die Unternehmer selbst haben andere Vorstellungen: "als Medienpolitik verkleidete Standortpolitik" ist ein Hebel, eine noch unternehmerfreundlichere Politik zu erzwingen.

"Jene Standorte machen das Rennen, für die anspruchsvolle, kontakt- und kommunikationsfreudige Medienleute (mit ihren Familien) problemlos zu gewinnen sind" (MW 9/93, S. 14, 16). Dazu muß ein für sie attraktives Kultur-, Freizeit-, Einkaufsangebot her - "Kulturmeile", Musical Hall, "Erlebniseinkaufen", Deyhle-City, Messen, Sport-Großveranstaltungen. Außerdem eine gute Verkehrsanbindung (Flughafen, ICE etc.), Mobilität und Kommunikation sind Zauberworte für neuen Aufschwung. Wer in sein will, muß schon mal zum Shopping nach Hamburg oder London, und die Freunde machen schon mal einen Tagesausflug auf die Filder, schauen sich Miß Saigon an, planschen in Stutenmilch und lassen dort überall und im Spielcasino ein Paar Scheine liegen.

Eine weitere wichtige Schlacht in diesem Standortkrieg der Städte ist die Konkurrenz um finanzielle Mittel: Die eigenen finanziellen Mittel der Kommunen sind relativ begrenzt. Sie können zwar die Hebesätze für Gewerbe- oder Grundsteuer anheben, aber angesichts der Möglichkeiten der Unternehmen, ihre Gewinne zu verschleiern und in den Bilanzen zu verstecken, ist das nicht viel mehr als Tropfen auf den heißen Stein.

Die Gewerbesteuererinnahmen Stuttgarts betragen 1985 651,4 Millionen DM, für 1995 waren 583 Millionen vorgesehen. Da die wirtschaftliche Entwicklung schlechter als erwartet war, kam am Ende sogar noch weniger rein. In diesen zehn Jahren ist der Hebesatz der Gewerbesteuer in

Stuttgart immerhin von 380% auf 445% gestiegen. Wenn die häufig diskutierte Abschaffung der Gewerbesteuer Wirklichkeit würde, wären die kommunalen Spielräume noch geringer. Das soll nicht heißen, daß Kommunen nichts tun könnten. Die Erhöhung der Grundsteuerhebesätze von 250% auf 470% hat zu einer massiven Steigerung der Grundsteuereinnahmen (1985 88,6 Millionen, Planansatz 1995 204,4 Millionen) geführt. Für die Einwohner Stuttgarts allerdings auch zu gestiegenen Mietnebenkosten.

Geld ist für Kommunalpolitiker natürlich leichter zu beschaffen, wenn Bund oder Land in ihrer Kommune größere Geldsummen ausgeben wollen. Motto: besser bei uns Milliarden für sinnlose Prestigeprojekte ausgeben als nebenan das Geld für eine Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs oder Kindergartenplätze zu verwenden. Deshalb kämpfen Kommunen miteinander um einen möglichst großen Anteil am Kuchen, statt gemeinsam dafür zu kämpfen, daß etwas nahrhafteres gebacken wird. Und so wird jedes unsinnige Projekt damit gerechtfertigt, daß der Bund oder das Land soundsoviel Prozent der Kosten übernimmt, während man etwas Vernünftigeres alleine zahlen müßte.

Bei dieser Einstellung ist es kein Wunder, daß im Stuttgarter Gemeinderat eine Art religiöse Verzückung ausgebrochen ist, als die Bahn ankündigte, in Stuttgart ein Fünfmilliardenprojekt machen zu wollen. Da heißt es schnell zugreifen, so eine Chance bietet sich so schnell nicht wieder. Da braucht man nicht zu fragen, ob das sinnvoll ist. Bei fünf Milliarden muß was hängenbleiben, als Profite für die örtliche Wirtschaft, als Arbeitsplätze etc. Zweifel an Sinn und Machbarkeit müssen schöngeredet und schöngerechnet werden.

Man könnte vielleicht argumentieren, es passe nicht ganz zu dem Weltstadt-Image, das sich Stuttgart gerade auf Teufelkomm-raus zulegen möchte, wenn es Politik auf dem Niveau Hinterkrähwinkel-gegen-Vorderkrähwinkel betreibt, aber solange Städte sich dieser Standortlogik unterwerfen, haben sie keine andere Wahl.

Wie bei richtigen Kriegen gibt es auch hier einen Rüstungswettlauf, nur daß keine Raketen gebaut werden, sondern Hotels, Messen, Musical Halls, Großsporthallen etc. Wie in richtigen Kriegen, stellt das eine ungeheure Verschwendung öffentlicher Mittel dar. Aber anders als in richtigen Kriegen kommen diese Waffen tatsächlich auch alle zum Einsatz - und dann wird offensichtlich werden, daß in allen diesen Bereichen riesige Überkapazitäten entstehen.

Die Projekte werden damit begründet, daß die Konkurrenz nicht schläft. Aber sobald sie dann geplant werden, wird plötzlich so getan, als ob die Konkurrenz schläft und das, was man da baut, auch in ein paar Jahren noch ganz furchtbar einmalig und attraktiv sein werde. Das wird über kurz oder lang dazu führen, daß die Freizeit- und Erlebniscentren, Messen etc. verheerend niedrige Auslastungsgrade haben und Verluste einfahren. Bei den Hotels hat 'Wirtschaftsförderer' Häfele schon einen Auslastungsgrad von 37% produziert, was bereits zu Aufgaben (z.B. hat

Schwaben Bräu das 1990 erst fertiggestellte Hotel Fontana am Vaihinger Bahnhof abgegeben) und Preisstürzen geführt hat. Dennoch siedelt Häfele weiterhin neue Hotels an.

Der Wettlauf um Investoren führt zu ähnlichen Überkapazitäten bei Gewerbegebieten - Neue City von Stuttgart 21, City

Prag, Filderkonzept, der bestehende Leerstand an Büroflächen. Fertig erschlossene Gewerbegebiete stehen dann entweder leer oder werden verschleudert. Konkurrenz ist immer mit Überproduktion verbunden. Die Konkurrenz der Städte äußert sich in Überproduktion von Infrastruktur, die es den Unternehmen ermöglicht, Infrastruktur weit unter ihren Erstellungskosten zu nutzen. Selbst wenn die Region Stuttgart im Konkurrenzkampf gut abschneiden oder gar strahlender Sieger werden würde, die arbeitende Bevölkerung hier würde verlieren.

Nebenbei stellt sich die Frage, ob die Nachfrage nach Musical Halls, Messen und ICEs

in zehn oder zwanzig Jahren überhaupt noch auf dem heutigen Stand sein wird. Wenn mit den diversen Ankündigungen der Unternehmen, ihre Verwaltungshierarchien auszudünnen (Lean Management), ernst gemacht wird, schmilzt dann nicht die Schicht der Kunden für Luxuskonsum ziemlich zusammen? Wenn die neuen Medien wirklich kommen, mit Videokonferenzen und Teleshopping, wie viele Geschäftsreisende werden dann noch die ICEs und Flugzeuge bevölkern? Gehören dann nicht vielleicht Messen der Vergangenheit an?



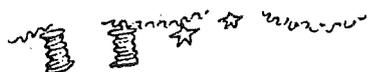
Unser Bild: Der Nachfolger Rommels von der SPDCU bei der Arbeit - Stuttgart rüstet auf.

UMKEHR STUTTGART Für ein besseres Stuttgart 21



**Die KritikerInnen
melden sich höflich
zu Wort.**

Umkehr Stuttgart ist ein Bündnis aus 7 Umwelt- und Verkehrsverbänden zum Themenbereich **UM**welt und **VerKEHR** in der Region, bestehend aus PRO BAHN, Verkehrsclub Deutschland (VCD), Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landes-



naturschutzverband (LNV), Naturschutzbund Deutschland (NABU), Naturfreunde in Württemberg und dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC).

Nach der Veröffentlichung der

Machbarkeitsstudie im Frühjahr 1995 gründeten Fachleute der einzelnen Verbände den Arbeitskreis zu Stuttgart 21, um sich gezielt mit den Hintergründen und Planungen des Projektes zu beschäftigen. "Dabei ging es nicht darum", so Umkehr-Sprecher Klaus Wizemann, "Stuttgart 21 prinzipiell abzulehnen." Ziel des Arbeitskreises war vielmehr, Stuttgart 21 auf Grundlage der bestehenden offiziellen Planung zu verbessern und weiterzuentwickeln. Die Ergebnisse dieser Untersuchung sind vor kurzem in einer 30-seitigen Studie veröffentlicht worden.

Zunächst wird darin das bisherige Konzept von Stuttgart 21 kritisiert. Dabei wird detailliert auf sämtliche bahnbetriebliche, ökologische, städtebauliche und finanzielle Aspekte eingegangen. So hat Umkehr Stuttgart herausgefunden, daß die durch Stuttgart 21 freiwerdenden Grundstücke im Prinzip nicht mehr bahnotwendig sind und damit gar nicht der Bahn AG gehören.

Abschließend werden die vom Arbeitskreis entwickelten Alternativen LEAN und KOMBI vorgestellt.

Beide Alternativen bestehen aus Grundstufen, die bei gleichem Betriebsplan einen direkten Vergleich mit Stuttgart 21 zulassen, sowie aus einer Ausbaustufe für weitere Verbesserungen je nach verkehrlichem

Bedarf. Der Einfachheit halber werden im folgenden nur die Grundstufen erläutert. Ausgangslage beider Grundstufen ist hierbei die Anbindung an die von der Bahn AG geplanten Schnellbahntrasse Stuttgart - Ulm mit Neckartalbahnhof in Wendlingen sowie die Einführung des Integralen Taktfahrplans 1998. Beim Integralen Taktfahrplan (ITF) treffen sich innerhalb von wenigen Minuten möglichst viele Züge, um Anschlüsse untereinander herzustellen und so optimale Verbindungen zu schaffen.

Stuttgart 21 Lean

Stuttgart 21 Lean sieht vor, den Kopfbahnhof mit seinen 16 Gleisen beizubehalten und zu modernisieren. Durch zusätzliche Weichenverbindungen und signaltechnische Aufrüstung können die momentanen Kapazitätsengpässe in den Zu- und Ablaufstrecken des Bahnhofs beseitigt werden. Damit werden gleichzeitig die Voraussetzungen für den Integralen Taktfahrplan und den Einsatz weiterer Züge im Regional- und Fernverkehr geschaffen. Der Abstellbahnhof soll an seinem bisherigen Standort beibehalten werden. Somit kann der Bahnhof in Untertürkheim als Güterumschlagplatz für den Necktalbereich ausgebaut werden. Stuttgart 21 bräuchte diese Fläche für den Abstellbahnhof. Statt dem Bau eines kostspieligen





gen ICE-Kopfbahnhofs am Flughafen wird bei Stuttgart 21 Lean der bestehende S-Bahnhof lediglich eingleisig angebunden. Dies müßte bei den 13 Fahrgästen, die dort voraussichtlich je ICE und InterRegio ein- und aussteigen werden, genügen.

Stuttgart 21 Lean wird bei einer Bauzeit von 7 Jahren ca. 2 Mrd. DM kosten - das sind 3 Mrd. DM weniger als bei Stuttgart 21. Die dabei entstehenden



ökologischen Risiken sind minimal.

Stuttgart 21 Kombi

Stuttgart 21 Kombi bedeutet, daß 4 Gleise des Kopfbahnhofs für den Fernverkehr in einen unterirdischen Durchgangsbahnhof gelegt werden; die restlichen 12 Gleise bleiben oberirdisch für den Regionalverkehr erhalten. Was die technische Verbesserung der Gleisanlagen, den Abstellbahnhof und die Flughafenanbindung betrifft, werden bei der Kombi-Variante dieselben Maßnahmen wie bei der Lean-Grundstufe ergriffen.

Im Ergebnis weist Stuttgart 21 Kombi gegenüber der Lean-Variante keine wesentlichen Verbesserungen auf. Dafür kostet es bei einer Bauzeit von ca. 10 Jahren rund 1 Mrd. DM mehr. Hinzu kommt, daß die Kombi-Variante sämtliche gegen den Untergrundbahnhof von Stuttgart 21 vorgebrachten Argumente auch gegen sich gelten lassen muß. Stuttgart 21 Kombi ist "weder Fisch noch Fleisch" - der Nutzen dieser Alternative geht aus der Studie des Arbeitskreises auch nicht klar hervor.

Die von Umkehr Stuttgart bevorzugte Variante Stuttgart 21 Lean dagegen scheint ein ver-

nünftiges Konzept zu sein, das in der Lage ist, die Voraussetzungen für ein flächendeckendes Angebot auf der Schiene zu schaffen. Stuttgart 21 Lean läuft im Prinzip auf einen Verzicht von Stuttgart 21 in der jetzigen Form hinaus. Deshalb sollte sie als die bisher sinnvollste Möglichkeit, den Hauptbahnhof zu verbessern, weiterverfolgt werden.

Unter dem Dach von Umkehr Stuttgart vereinigt sich sehr viel fachliche Kompetenz, um Stuttgart 21 technisch in Frage zu stellen. Leider wendet sich Umkehr dabei weniger an die Allgemeinheit, sondern gezielt an "alle an diesem Projekt interessierten gesellschaftlichen Gruppierungen und Institutionen". Die Studie zu Stuttgart 21 ist mit Fachbegriffen gespickt und für den Laien nicht immer verständlich. Auch der Preis von 12 Mark wendet sich kaum an ein breites Publikum.

Mit Vernunft und besseren Argumenten allein ist der Stuttgart 21 Machern nicht beizukommen. Nur durch den massenhaften Widerstand der Bevölkerung kann das Projekt gestoppt werden. Danach muß sich auch die Form und Zielrichtung der Kritik richten.

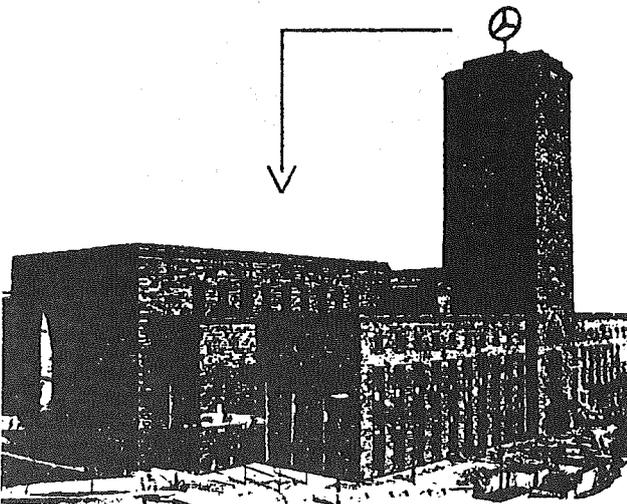


Perspektiven

Stuttgart 21 ist für viele Wirtschaftsführer und Politiker das Licht am Ende des Tunnels in einer Krise, aus der sie sonst keinen Ausweg sehen. Auch wenn es nur der entgegenkommende Zug ist, der da leuchtet, sie werden sich bestimmt nicht durch die besseren Gegenargumente von diesem Projekt abbringen lassen. Mit Bund, Land und Bahn AG sind allerdings auch überregionale Kräfte am Projekt beteiligt. Die könnten durchaus erkennen, daß in dem Projekt zu große Unwägbarkeiten und Risiken stecken und einen Weg suchen, wie sie da wieder rauskommen.

Stuttgart 21 bedeutet auch, daß Gegenden wie das Remstal und das Neckartal, wo heute noch viel Industrie und Wirtschaftsmacht konzentriert ist, von den

Schematische Darstellung von Stuttgart 22: Der Daimler-Stern wird unter die Erde verlegt.



Entwicklung abgehängt werden. Es ist nicht auszuschließen, daß Teile der Wirtschaft querschießen, weil sie unser Geld lieber für ihre Interessen als für Stuttgart 21 ausgegeben haben wollen. In diesem Zusammenhang ist auch fraglich, wie stabil die Mehrheit

für Stuttgart 21 im Regionalparlament bleibt. Schließlich werden mit Böblingen, Rems-Murr und Göppingen drei Landkreise aus der Region mit Stuttgart 21 eher abgehängt als ins europäische Zentrum gerückt.

Ebenso weckt das Konjunkturprogramm Stuttgart 21 mit seinen bald 5 Milliarden Investitionen, die anschließende Bebauung des Bahnareals noch gar nicht mitgerechnet, die Begehrlichkeiten anderer Regionen, ähnliche Projekte zu bekommen oder wenigstens ein kleines Stück vom Kuchen, der da an die Stuttgarter Wirtschaft verfüttert wird.

In der Tat ist es eine sehr günstige Konstellation für Stuttgart 21, daß der Bahnchef Dürr wie Bundesverkehrsminister Wissmann und sein Staatssekretär Henke allesamt aus der Region kommen. Daher auch die Eile der Lokalpolitiker, diese Gelegenheit beim Schopf zu packen und Stuttgart 21 festzuzurren.

Die Frage, wem denn nun die Grundstücke, die Stuttgart 21 maßgeblich finanzieren sollen, gehören, wird gerade vom Bundesrechnungshof geprüft. Was geschieht, wenn sich herausstellt, daß diese Flächen gar nicht der Bahn, sondern dem Bund gehören. Ist dann Stuttgart 21 gestorben?

Die Entscheidung des Bundesrechnungshofs wird auch eine politische Entscheidung sein. Vor dem Hintergrund allgemeiner Euphorie bezüglich Stuttgart 21, wo Stuttgart 21 auch bundesweiter Präzedenzfall für den Ausverkauf und die profitbringende Verwertung von ehemaligen Bahnflächen ist, und bei fehlender Opposition gegen die Bevorzugung Stuttgarts gegenüber anderen Regionen, scheint es unwahrscheinlich, daß der Bundesrechnungshof das Projekt auf juristischem Weg zu Fall bringen

wird.

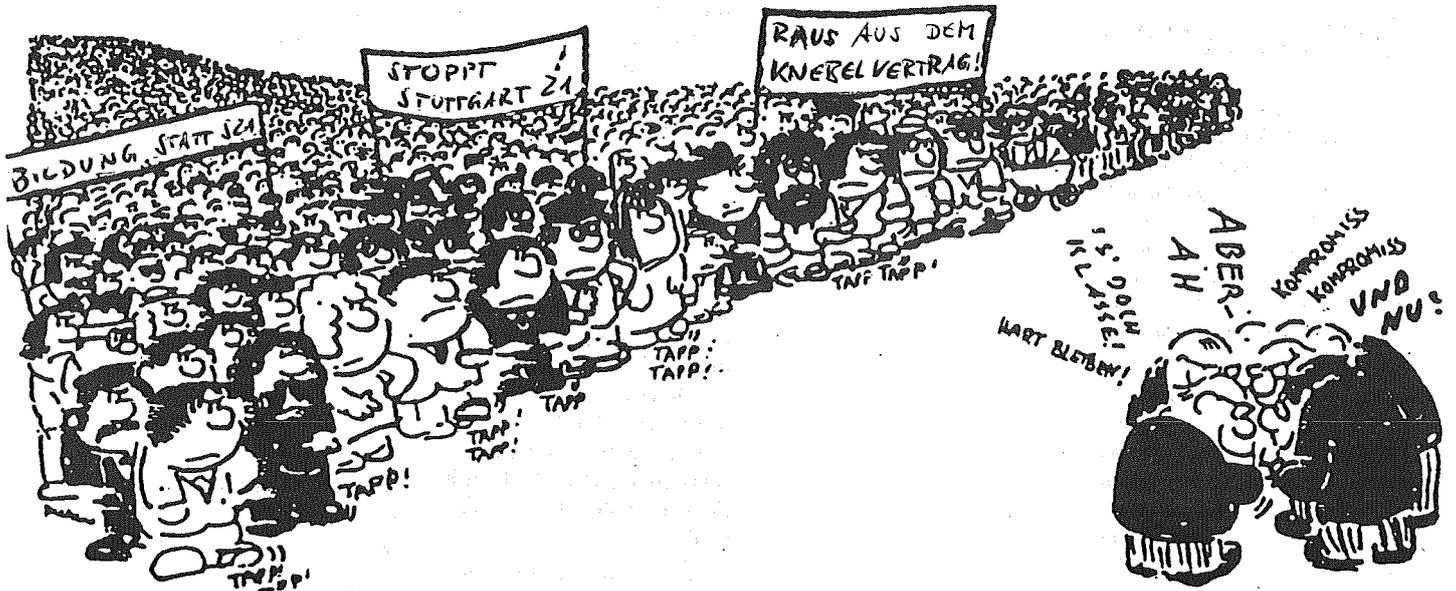
Schließlich legen die Macher von Stuttgart 21 ihre Hände ja auch nicht in den Schoß, sondern machen Nägel mit Köpfen. Das Ziel ist ganz klar: Stuttgart 21 möglichst schnell möglichst unumkehrbar zu machen. Durch die Rahmenvereinbarung vom November 1995 sind die Beteiligten schon weitgehend an das Projekt gebunden. Wenn einer aussteigen will, können die anderen schon jetzt auf gültige Verträge und mögliche Schadensersatzansprüche pochen.

Nicht zufällig tragen die Bahn und der Bund bei Stuttgart 21 das geringste Risiko. Sie sind die unsicheren Kantonisten bei diesem Milliardenpoker. Denn an sie werden auch noch andere als Stuttgarter Ansprüche gestellt und die Konstellation mit lauter Schwaben an den Schalthebeln wird nicht ewig anhalten.

Nach der bisherigen Planung soll schon kurz nach der nächsten Bundestagswahl 1998 und noch vor der nächsten Gemeinderatswahl 1999 die Ausschreibung und Vergabe der Aufträge erfolgen. 2001 soll dann der erste Tunnel gegraben werden.

Es ist also davon auszugehen, daß mit der Umsetzung von Stuttgart 21 zumindest begonnen werden wird. Sind die Tunnel erstmalig halb gegraben, die Bahnflächen in Bebauung und womöglich auch schon Teile der heutigen Zugzulauftrecken zum Hauptbahnhof verkauft, gibt es kaum mehr ein Zurück. Am Ende kommt es womöglich sogar noch billiger, Stuttgart 21 voll durchzuziehen.

Die Möglichkeit, daß Stuttgart 21 von einem der Beteiligten gestoppt wird, etwa von der Bahn, ist theoretisch nicht auszuschließen. Für die Wirtschaft und die ihr hörigen Regionalpolitiker geht es bei Stuttgart 21 aber nicht in erster Linie um den Haupt-



bahnhof, sondern um einen Ausweg aus ihrer Krise. Wenn die Tieferlegung des Bahnhofs nicht kommt, dann werden sie sich andere "Stuttgart 21s" ausdenken, die ähnliche Auswirkungen haben werden. Es gibt für uns also keine Alternative dazu, selbst für ein Ende von Stuttgart 21, ebenso wie der parallelen Großprojekte, zu sorgen.

Die Verhinderung von Stuttgart 21 kann nicht erst beginnen, wenn die ersten Bebauungspläne aufgestellt werden oder wenn das Raumordnungsverfahren beginnt.

Wo sich Stuttgart 21 konkret abzeichnet, gibt es bereits Widerstand. Bürgerinitiativen in Untertürkheim und Plieningen wollen die Brückenbauten in ihren Stadtteilen durch Tunneln ersetzen. Leider besteht die Gefahr, daß diese Initiativen nur nach dem Sankt Florians Prinzip handeln. "Vor unser'm Häusle bitte keine Brücke, prinzipiell haben wir aber nichts gegen Stuttgart 21."

Dieser Widerstand wird mit jeder konkreten Maßnahme von Stuttgart 21 zunehmen. Wenn es

um Bebauungspläne geht und offensichtlich wird, was uns da ins Tal geklotzt werden soll. Wenn die Maßtrups kommen und auf einmal deutlich wird, daß Stuttgart 21 auch in unserem Viertel Löcher gräbt. Wenn Stadtbahnlinien und S-Bahn umgeleitet werden müssen oder vielleicht auch ganz ausfallen, weil auf der bisherigen Trasse die Ferngleise quergelegt werden müssen.

Stuttgart 21 wird Grund genug sein, auch in den nächsten Jahren an Jugendhäusern, an Schwimmbädern, Fraueneinrichtungen, Schulen, Begegnungsstätten, an Stellen in der Stadtverwaltung - an uns - zu sparen. Der Gemeinderat wird keinen anderen Weg haben. Dieser ganze Unmut und Widerstand muß ebenso mit Stuttgart 21 verknüpft werden.

Jetzt müssen wir alle Möglichkeiten ausnutzen, die fehlende Bürgerbeteiligung einzufordern - Bürgerantrag, Bürgerbegehren, Bürgerentscheid. Die Erfahrung mit früheren Großprojekten lehrt aber, daß solche formalen Wege höchstens Sand im Getriebe sein können. Sie werden von den Bau-

herren der Form halber mitgemacht, aber hinter den Kulissen sind die Pläne meist schon durch.

Obwohl erst in einem frühen Stadium, ist die Stuttgart 21 Planung schon vielen StuttgarterInnen ein Begriff. Einige sind angetan von der Idee, einige sind von der Video-Vorführung im Hauptbahnhof begeistert. Sehr wenige haben keine Ahnung oder keine Meinung zu Stuttgart 21. Unsere Erfahrung bei Unterschriftensammlungen gegen Stuttgart 21 war, daß bei den meisten Stuttgartern ein natürliches Mißtrauen gegen Großprojekte herrscht. Die Erfahrungen mit IGA, Olympia-Bewerbung, Leichtathletik-WM und dergleichen sind lebendig. Erstaunlich hoch war auch der Informationsstand über Stuttgart 21, erstaunlich viele Leute erzählten uns von Veranstaltungen zu Stuttgart 21, die sie besucht hatten, oder wollten von uns wissen, wer dort was gesagt hatte. Ebenso ist schon eine Reihe von Initiativen zu Stuttgart 21 aktiv.

Wenn wir eingesehen haben, daß nur die Mobilisierung der Bevölkerung Stuttgart 21 wirk-

lich noch verhindern kann, dann müssen wir dafür einen ersten Versuch unternehmen, alles, was bisher an Kritik und Widerstand zu Stuttgart 21 existiert zusammenzubringen.

Eine gemeinsame Demonstration aller Stuttgart 21 Gegner vor dem Sommer kann zeigen, wie breit dieses Projekt schon jetzt umstritten ist. Eine gemeinsame Mobilisierung kann die Opposition gegen Stuttgart 21 in der Stadt bekannt machen. Die Stuttgarter Lokalpresse kann die Kritik an Stuttgart 21 nicht ewig ignorieren.

Bisher ist Stuttgart 21 in Form der Rahmenvereinbarung konkreter faßbar. Die ungeklärte Eigentumsfrage der Grundstücke ist durchaus ein Grund, diese Rahmenvereinbarung nochmal zum Thema zu machen und ihre Kündigung durch die Stadt zu verlangen. Ein zeitlicher Anknüpfungspunkt für eine größere Aktion könnte zum Beispiel die Tagung der Gutachterkommission Anfang Juli sein.

Für eine sozialistische Kommunalpolitik

Die Stadt gibt ihr Geld lieber im Interesse der Wirtschaft für "Standortpolitik" aus. Diese Standortpolitik bringt uns normalen Einwohnern Stuttgarts nichts, keine gesündere Umwelt, keinen neuen Arbeitsplatz, keine bezahlbare Wohnung, keinen besseren Nahverkehr, keine lebenswertere Stadt. Wir wissen, daß nur ein kleiner Teil des Geldes, was Stuttgart 21 unter der Stadt vergräbt, direkt aus den Kassen der Stadt kommt. Dennoch ist das alles unser Geld, was da vergraben wird, seien es unsere Steuern, der Erlös für das Land, das uns eigentlich gehört, weil die Bahn vor Hundert Jahren von unserem Geld verstaatlicht wurde, seien es die Mittel, die für andere Ausgaben in unserem Interesse fehlen. Warum drehen wir die Logik der Stuttgart 21 Finanzierung nicht um. Mit Stuttgart 21 werden Mittel verwendet, die eigentlich uns zustehen. Weil es für den Wirtschaftsstandort nötig sei. Für uns sind andere Dinge nötig. Warum immer nur Umverteilung von unten nach oben.

Schluß mit Stuttgart 21 - und was dann?

Am meisten Hoffnungen löst das Verstprechen von **Arbeitsplätzen** aus, die durch Stuttgart 21 entstehen sollen. Kein Wunder bei der aktuellen Arbeitsmarktsituation.

Durch das geplante 4,8 Mia - Projekt sollen 4.200 Arbeitsplätze für acht Jahre entstehen (Statistisches Landeamt), d. h. für jeden Arbeitsplatz wird mehr als 1 Mio DM ausgegeben, jedes Jahr über 140.000 DM.

Wenn man das Geld verwen-

den würde, um bei den Beschäftigten der Stadt die 30-Stundenwoche bei vollem Lohn- und Personalausgleich einzuführen, entstünden für viel weniger Geld (genauer gesagt für 225,8 Mio DM im Jahr) 2.932 neue Stellen.

Befürworter von Stuttgart 21 argumentieren mit langfristigen Arbeitsplätzen, die danach entstehen. Dabei geht es darum, 13 Jahre zu warten und dann Arbeitsplätze zu verschieben. So wurde das Gewerbegebiet "City Prag", wo schon früher 7.000 Arbeitsplätze entstehen sollten, zugunsten von Stuttgart 21 ge-

3- bis 6-jährigen Plätze da. Für die Kinder, die einen Platz haben, sind die Gruppen oft zu groß und die Öffnungszeiten so kurz, daß sie berufstätigen Eltern nicht nützen. Die Beschäftigten stehen unter Dauerstreß und es kann weniger pädagogische Arbeit sondern eher Kinderverwahrung geleistet werden.

Wir fordern:

- Krippen-, Kita- und KiGaplätze für jedes Kind zum Nulltarif. Abschaffung aller Gebühren.
- Ganztägige Öffnungszeiten
- Gruppengröße von 15 Kindern



Arbeit gibt es genug.

strichen.

In vielen städtischen Bereichen herrscht katastrophaler Personalmangel. Darunter leiden sowohl Beschäftigte als auch die Bevölkerung, die auf diese Dienstleistungen angewiesen ist. Ein Beispiel sind die ganzen Krankenhäuser in Stuttgart.

Weiterhin fehlen Hunderte von **Kindergarten- und Kindertagesstättenplätzen**. 1994 waren nur für 85,05% der

bei mindestens 2 Fachkräften.

Bei den **Jugendlichen** sieht es ähnlich aus: In den letzten Jahren hat es massive Kürzungen bei den Jugendhäusern und dem Stadtjugendring gegeben. Nur durch Protestaktionen konnten bis jetzt Schließungen verhindert werden. Durch Personalmangel wird es allerdings langsam zum Lotteriespiel, ob das Jugendhaus offen hat oder nicht.

Gleichzeitig werden Zuschüs-

se für **Frauenrichtungen** gekürzt bzw. eingefroren (z.B. Mädchengesundheitsladen, Café Sarah). Frauen müssen in Notlagen vergeblich auf einen Platz im Frauenhaus warten.

Das alles wird nicht besser, wenn städtische Gelder in Zukunft zu Stuttgart 21 fließen.

Wir fordern:

- Jedem Stadtteil sein Jugendhaus. Verdoppelung des Personals.
- Genügend Frauentreffs.
- Einen Frauenhausplatz für jede Bewerberin.
- Einführung eines kostenlosen Frauen-Nacht-Taxis, die ganze Nacht.

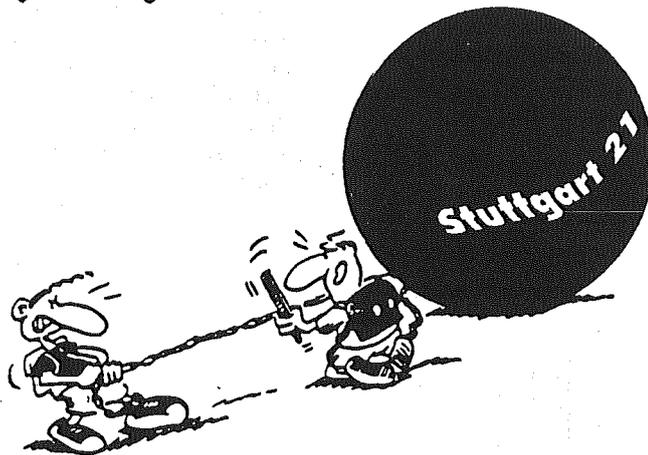
Auch die **Wohnungsversorgung** ist ein Problem. In Stuttgart fehlen 18.000 Wohnungen. Im März 1996 meldete das Amt für Wohnungswesen 3.500 Wohnungssuchende in der Notfallkartei, 500 Menschen waren vorübergehend in Hotels untergebracht, 700 in Übergangsheimen.

Anstatt neue Pestigobjekte zu bauen, sollten wir die Produkte von altem Bauwahn sinnvoll umfunktionieren. In den letzten Jahren wurden riesige Büroflächen, vor allem in Stuttgarts südlichen Vororten, gebaut. Heute stehen in Stuttgart 150.000 Quadratmeter Bürofläche leer (so "Wirtschaftsförderer" Häfele nach Stuttgarter Zeitung vom 6.2.96)

Wir fordern:

- Umwandlung dieser Flächen in Wohnungen mit bezahlbaren Mieten.
- Längerfristige Umwandlung aller Mietwohnungen in kommunales Eigentum, denn Wohnungen müssen den Bedürfnissen der Menschen entsprechen und nicht der Profitgier weniger.

Die Sozialistische Alternative VORAN (SAV)



Wir haben in dieser Broschüre zu erklären versucht, daß Stuttgart 21 nicht die Schrulle einzelner Politiker ist, sondern ein Teil der Standortpolitik der Herrschenden. Es ist Ausdruck ihrer Interessen, deshalb werden sie nicht durch bessere Argumente davon abzubringen sein. Selbst wenn sie Stuttgart 21 doch nicht durchziehen würden, weil zum Beispiel die DB merkt, daß die Kosten doch höher und die Immobilieneinnahmen niedriger sind, dann würden sie nur dasselbe in Grün zu machen versuchen. Ist da die Lage nicht hoffnungslos?

Die kapitalistische Gesellschaft, in der wir leben, gerät in eine immer tiefere Krise. Massenarbeitslosigkeit, Sozialabbau, Reallohnverluste gehen nicht spurlos am Bewußtsein der Bevölkerung vorbei. Das zeigt sich am deutlichsten in der Einstellung gegenüber den Parteien und Politikern: Meinungsumfragen zeigen ein gewaltiges Mißtrauen gegenüber Politikern, bei Wah-

len gibt es immer mehr Wechsel- und Nichtwähler. Unsere Regierenden sitzen nur deshalb so fest im Sattel, weil die unten glauben, daß sie nichts ändern können, daß die da oben doch machen, was sie wollen.

Aber es gibt Gegenbeispiele. Vor einigen Jahren wollte die britische Premierministerin Thatcher eine neue Steuer, die Poll Tax (Kopfsteuer) einführen, bei der alle unabhängig von ihrem Einkommen gleich viel hätten zahlen müssen. Die Empörung in der Bevölkerung war groß, aber die meisten sagten: man kann doch nichts machen. Die Mitglieder unserer Schwesterorganisation in Großbritannien fingen an, einen Zahlungsboykott zu organisieren. Sie wurden das Rückgrat einer Bewegung, in der bis zu 18 Millionen Menschen diese ungerechte Steuer nicht zahlten. Einer solchen Massenbewegung gegenüber war die "Eiserne Lady" Thatcher plötzlich so weich wie Schaumgummi. Die Steuer wurde nach einigen Monaten abgeschafft und Thatcher mußte kurz danach zurücktreten.

Stuttgart ist nicht Großbritannien, aber wir haben auch hier bewiesen, daß es möglich ist, Leute zu organisieren und Bewegungen zu führen. 1987 wurde auf unsere Initiative der Stuttgarter SchülerInnenrat gegründet, der seitdem mehrere SchülerInnenstreiks organisiert hat, zuletzt am 8. Dezember 1995. Wir denken, daß es mög-





lich ist, auch gegen Stuttgart 21 eine Massenbewegung aufzubauen und wollen dazu unseren Beitrag leisten. Wenn dieses Projekt fällt, wäre das ein gewaltiger Erfolg. Es würde zeigen, daß die da oben eben doch nicht immer machen können, was sie wollen. Es würde die Kampfbereitschaft derer erhöhen, die unter der Politik im Interesse der Reichen und Mächtigen, die in Stuttgart betrieben wird, leiden. Wenn unsere Politiker dann dasselbe in Grün versuchen würden, wäre von Anfang an viel mehr Opposition da. Sie hätten es bei jedem ihrer Angriffe auf uns viel schwerer.

Massenbewegungen sind notwendig, aber sie reichen nicht. Letzter Winter hat es in Frankreich eine riesige Streikwelle gegen die Sparpolitik der Regierung gegeben. Die Regierung hat einen Teil ihrer Angriffe zurücknehmen müssen, das war ein wichtiger Teilerfolg. Aber durch Ausweitung der Streiks auf die Privatwirtschaft und eine harte Position der Gewerkschaften gegenüber der Regierung hätten Premierminister Juppé und Präsident Chirac völlig in die Knie gezwungen werden können. Was die ArbeiterInnen im Streik erkämpft haben, hat die Gewerkschaftsführung zum Teil wieder am Verhandlungstisch verspielt. In Frankreich ebenso wie in

Deutschland sehen fast alle Gewerkschaftsführer keine Alternative zum Kapitalismus und ordnen sich seiner Logik unter. Aber die Logik des Kapitalismus heißt Stuttgart 21. Sie heißt, daß sich die Lohnabhängigen bei immer größerer Arbeitshetze kaputtarbeiten und gleichzeitig sechs bis sieben Millionen Menschen daran kaputtgehen, daß sie keine Arbeit haben. Sie heißt, daß die Löhne sinken und gleichzeitig die Konjunktur schwach ist, weil keine Kaufkraft da ist. Sie heißt, daß gleichzeitig gewaltige gesellschaftliche Bedürfnisse unbefriedigt sind und die Menschen, die sie befriedigen könnten, arbeitslos sind, daß z.B. Wohnungen fehlen und Bauarbeiter arbeitslos sind oder LehrerInnen fehlen und ReferendarInnen nicht in den Schuldienst übernommen werden. Wir können uns dieses System nicht mehr leisten.

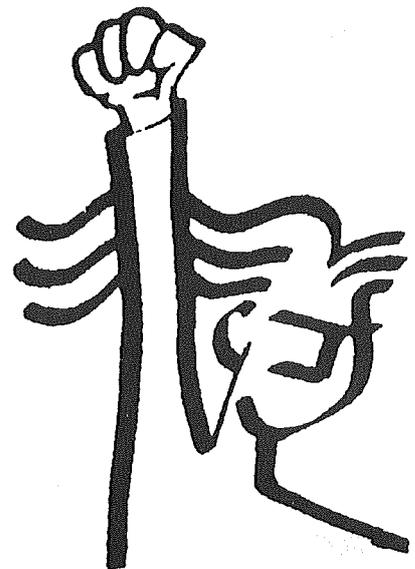
Aber seit die stalinistischen Staaten Osteuropas 1989 zusammengebrochen sind, sehen viele keine Alternative mehr zum Kapitalismus. Uns hat dieser Zusammenbruch nicht überrascht. Wir haben diese Staaten nie als sozialistisch betrachtet. Wir haben immer geagt, daß eine kleine, abgehobene Kaste von privilegierten Bürokraten nicht fähig ist, eine Wirtschaft sinnvoll zu planen, daß dieses System in eine Sackgasse führen mußte. Sozialismus kann nur funktionieren mit Demokratie, wenn alle FunktionärInnen gewählt und jederzeit wieder abgewählt werden können, wenn sie nicht mehr verdienen als die ArbeiterInnen, deren Interessen sie vertreten, wenn die Menschen (bis auf die Faschisten) das Recht haben, ihre Meinung zu sagen, Oppositionsparteien zu bilden etc. Eine gemäß den Bedürfnissen von Menschen und Umwelt geplante Wirtschaft würde viel besser funktionieren als die bürokrati-

sche Kommandowirtschaft und als der Kapitalismus, dessen Triebfeder die Profitgier ist. Wir haben das Vertrauen, daß die ArbeiterInnen eine solche Gesellschaft errichten und organisieren können. Deshalb kämpfen wir in den Gewerkschaften und überall, wo ArbeiterInnen und Jugendliche sind und sich für ihre Interessen einsetzen, für eine sozialistische Politik. Aber eine Gewerkschaftsführung wird nur dann konsequent die Interessen der Lohnabhängigen vertreten, wenn für sie die oben erwähnten demokratischen Prinzipien auch gelten (Wählbarkeit, jederzeitige Absetzbarkeit, durchschnittlicher FacharbeiterInnenlohn).

Nur eine solche Führung kann sicherstellen, daß möglichst viel von den Reformen, die durch den Kampf der Massen möglich werden, wirklich wird. Aber die Kapitalisten werden die nächste Gelegenheit nutzen, um die Reformen, die sie uns in einer Bewegung zugestehen müssen, wieder zurückzunehmen. Außerdem sind so weitgehende Veränderungen notwendig, daß die Kapitalisten erbitterten Widerstand leisten werden. Die Lohnabhängigen werden an den Punkt kommen, wo sie die Macht der Großkonzerne und Banken brechen müssen, um selbst kleine Verbesserungen durchsetzen zu können. Man kann einem Tiger die Krallen nicht einzeln ausreißen. Wenn wir das schaffen, dann brauchen wir uns nicht mit kleinen Verbesserungen zu begnügen, sondern können die Gesellschaft grundlegend umgestalten, Produktion und den Transport gemäß den Bedürfnissen von Mensch und Umwelt und nicht ge-

maß den Profitinteressen einer kleinen Minderheit organisieren. Dann können wir eine Demokratie errichten, bei der die Menschen nicht nur alle vier oder fünf Jahre ihr Kreuzchen machen, die nicht an den Fabrik- oder Schultoren endet, sondern die gesamte Wirtschaft und Gesellschaft umfaßt.

Die kapitalistische Standortlogik, die hinter Stuttgart 21 steckt, funktioniert international. Eine vernünftige Verkehrspolitik, bei der Verkehrsvermeidung und Schiene bei der Beförderung von Menschen und Gütern Vorrang hat, kann nur europaweit und international verwirklicht werden. Die Maastrichter Verträge sind der Hebel für die gerade wieder geplanten Sozialkürzungen. Wir müssen dem international koordinierten Angriff des Kapitals internationalen Widerstand entgegensetzen. Der Stalinismus hat gezeigt, daß der Aufbau des Sozialismus in einem Land unmöglich ist. Deshalb ist die SAV Mitglied im Komitee für eine ArbeiterInneninternationale (KAJ), das auf allen Kontinenten Mitglieder hat.



Unser Programm zu Stuttgart 21

Kein Stuttgart 21

Verbesserung des jetzigen Hauptbahnhofs durch technische Modernisierung und Ausbau der Zulaufstrecken.

Kündigung der Rahmenvereinbarung.

Ausstieg der Stadt aus dem Knebelvertrag als erster Schritt zum Ende von Stuttgart 21.

Keine anderen Großprojekte

Keine öffentlichen Mittel für Großsporthalle, neue Messe, Deyhles zweite Musical Hall und Großkino. Rücknahme des Filderkonzepts.

Einsatz der Mittel in sozialen Wohnungsbau. Schaffung neuer Arbeitsplätze durch Arbeitszeitverkürzung bei vollem Lohn und Personalausgleich.

Ausbau des öffentlichen Verkehrs.

optimale Abstimmung der bestehenden Verbindungen aufeinander durch Integralen Taktfahrplan, Ausbau der Linien und Takte, Nulltarif im öffentlichen Nahverkehr.

Kein weiterer Straßenbau.

Kein Rosensteintunnel, kein Ausbau der A8/Echterdinger Ei und keine Kraillenshaldentrasse. Für eine autofreie Innenstadt.

Gütertransport zurück auf die Schiene.

Reaktivierung der stillgelegten Industriegleise und Güterbahnhöfe im Stadtgebiet. Beibehaltung des Güterbahnhofs in der City.

Kein weiterer Flughafenaußbau.

Verbot von Kurzstreckenflügen unter 800 km zugunsten des Schienenverkehrs. Keine Privatisierung des Flughafens.

Stop der Bahnprivatisierung.

Rücknahme der Privatisierung von Post und den anderen ehemaligen Staatsbetrieben, die nur zu schlechteren Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten und schlechterem Service für die Benutzer geführt haben.

Verstaatlichung der Auto- und Mineralölindustrie unter Kontrolle von Beschäftigten, Gewerkschaften und Vertretern der Allgemeinheit.

Für eine Politik, die sich an den Bedürfnissen von Mensch und Umwelt orientiert statt an den Profitinteressen der Konzerne.

Ausfüllen und einschicken an:

**Sozialistische Alternative VORAN (SAV), Stadtverband Stuttgart
Traubenstr. 12, 70176 Stuttgart**

Ich möchte ein Exemplar der Zeitung VORAN (DM 3,-)

Ich möchte die Broschüre "Gegenwehr - Solidarität - Sozialismus", in der sich die SAV vorstellt (DM 4,-)

Ich möchte Mitglied werden bei der Sozialistischen Alternative VORAN

Ich möchte Einladungen zu den Treffen der Sozialistischen Alternative VORAN

Ich möchte die SAV unterstützen und spende deshalb DM.

Name:

Straße:

Wohnort:

Telefon:

Oder einfach anrufen: Fon & Fax 0711 / 2 23 88 23

