



Foto: Roland Hägele

Wofür wir kämpfen

Kein Arbeitsplatz ist mehr sicher. Alle sozialen Rechte sind bedroht. Die Umwelt geht kaputt. So sieht Kapitalismus heute aus. Eine kleine Minderheit besitzt die Banken und Konzerne, hält den Reichtum und die wirtschaftliche Macht in ihren Händen. Oberstes Prinzip in diesem System ist der Profit. Die SAV ist der Ansicht, dass gegen jede Verschlechterung und für jede Verbesserung gekämpft werden muss – nicht vereinzelt, sondern gemeinsam und organisiert. Alle Erfahrungen zeigen aber: Der Kapitalismus kann nicht zu einer friedlichen und sozial gerechten Gesellschaft umgestaltet werden. Deshalb gilt es, den Kampf für Verbesserungen mit dem Kampf für eine andere, sozialistische Gesellschaft zu verbinden. Sozialismus heißt, dass planmäßig nach den Bedürfnissen der Menschen produziert wird, unter demokratischer Kontrolle und Verwaltung durch die arbeitende Bevölkerung. In der DDR gab es keinen Sozialismus. Dort

herrschte eine abgehobene Bürokratie. Die Diktatur der Konzerne muss überwunden werden. Weltweit. Dafür bedarf es einer internationalen marxistischen Organisation. Das Komitee für eine Arbeiterinternationale (CWI) will eine solche aufbauen. Die SAV ist Teil des CWI.

Kommt zu den Treffen der SAV Stuttgart

Die SAV Stuttgart trifft sich jeden Donnerstag in den Räumen der AWO Ost, Ostendstr. 83, Haltestelle Ostendplatz

Kontakt über Stuttgart@sav-online.de oder Tel.: 23 62 43 9

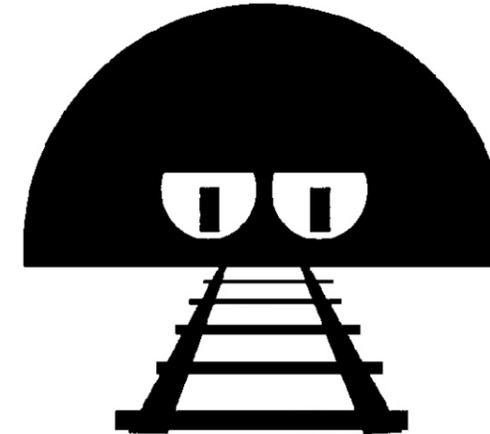


V.i.S.d.P: Stephan Kimmerle, Littenstr. 106/7, 10179 Berlin

Stuttgart 21 stoppen Börsengang der Bahn verhindern

Diktatur des Kapitals und seiner korrupten Politiker beenden

Was die Bausünden der Nachkriegszeit nicht geschafft haben, wird Stuttgart 21 schaffen: die Innenstadt um den Hauptbahnhof wird zur Betonwüste, das historische Bahnhofsgebäude wird bis auf ein Torso zerstört, die Mineralquellen werden bedroht.



Stadt über Flächennutzungspläne was auf dem Gebiet der Stadt Stuttgart passiert. Zweitens übernimmt die Bahn von den 5 Milliarden Gesamtkosten beider Projekte gerade mal 1,4 Milliarden. Ohne die staatlichen Gelder von Bund, Land und der Stadt Stuttgart würde die Bahn diese Summen gar nicht aufbringen, weil sie zu Lasten ihrer Gewinne gingen. Die Hochgeschwindigkeitsstrecke von Wendlingen nach Ulm wird sogar vollständig von Bund und Land finanziert. Den Profit dürfen die Bahn-Aktionäre einstreichen.

Wofür das Ganze? Nicht dafür, dass der Bahnverkehr ausgebaut und schneller oder der Bahnhof benutzerfreundlicher wird. Die Landesregierung hat sich bereits verpflichtet eine halbe Milliarde Euro Finanzausschüsse vom Nahverkehr zugunsten von S 21 umzuschichten.

Stuttgart 21 ist ein Projekt gegen die 95 Millionen Fahrgäste, die jährlich mit der S-Bahn und den Regionalzügen den Stuttgarter Hauptbahnhof nutzen.

Stuttgart 21 ist ein Projekt gegen die 1,1 Millionen Pendler, die täglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Auto oder dem Fahrrad nach Stuttgart kommen. Denn der öffentliche Nahverkehr wird durch Stuttgart 21 und die Privatisierung der Bahn noch teurer und schlechter. Beim Fahrplanwechsel im Frühjahr 2007 wurden landesweit 2,1 Millionen Zugkilometer in Baden-Württemberg gestrichen, darunter auf der stark frequentierten Strecke Stuttgart - Tübingen und anderen wichtigen Verbindungen im Mittleren Neckarraum.

Stuttgart 21 ist ein Projekt gegen die Bewohner der Stadt. Die Innenstadt wird mindestens 10 Jahr eine einzige Großbaustelle. Danach werden noch mehr Autos die Straßen verstopfen. D.h. noch mehr Lärm, Abgase und Feinstaub.

Stuttgart 21 ist Teil der Privatisierung der Bundesbahn im Interesse von Kapitalanlegern, d.h. Reduzierung der Bundesbahn auf profitable Schnellverbindungen zwischen den Metropolen auf Kosten des Nahverkehrs.

Stuttgart 21 ist Ausdruck davon, dass die Herrschenden und ihre Politiker immer maßlosere Pläne aushecken, um ihren Reichtum zu vermehren.

Oberbürgermeister Schuster behauptet, Stuttgart 21 sei ein Projekt der Bahn und deshalb könnte die Stadt das gar nicht verhindern. Das ist gelogen. Erstens entscheidet die

Auch bei den Kostenrisiken übernehmen die öffentlichen Haushalte den Großteil. Die Bahn übernimmt nur 220 Millionen. Die Planer bei der Bahn gehen allein beim Umbau des Kopfbahnhofs von möglichen Mehrkosten von bis zu einer Milliarde Euro aus. Die Erfahrung zeigt, dass solche Projekte finanziell immer aus dem Ruder laufen. Der Hauptbahnhof in Berlin sollte zum Beispiel 300 Millionen Euro kosten. Am Ende waren es mehr als 1 Milliarde. Die ersten Zusatzkosten in zwei- bis dreistelliger Millionenhöhe sind schon bekannt. Der S-Bahn-Tunnel am Flughafen kann nicht von der ICE-Strecke genutzt werden. Es muss ein Extra-Tunnel gebaut werden.

Stuttgart 21 bedeutet:

2,8 Milliarden Euro für folgende Projekte

- Der Kopfbahnhof wird in einen unterirdischen Kellerbahnhof umgebaut. Von den bisher 16 Gleisen bleiben nur 8 übrig.
- Bau eines ICE-Bahnhofs am Flughafen
- Verbindung vom Flughafen zur geplanten ICE-Strecke nach Wendlingen
- Unterirdischer innerstädtischer Tunnelring von und nach Untertürkheim

Mal als Teil von S 21 mal als Extraprojekt wird die geplante Hochgeschwindigkeitsstrecke von Wendlingen nach Ulm gehandelt. Sie soll 2 Milliarden Euro kosten. Gesamtkosten beider Projekte: 4,8 Milliarden Euro

Verlagerung von Verkehr auf die Schiene?

Dass es mit Stuttgart 21 nicht um eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene geht, zeigt sich auch daran,

- Dass mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2007 der Autozugverkehr ab Kornwestheim ersatzlos eingestellt wird,
- dass der Straßen- und Flughafen ausbau weiter massiv forciert wird. U.a. wird bereits eine weitere Start- und Landebahn am Echterdinger Flughafen und der sechsspurige Ausbau der B 27 auf den Fildern verlangt
- dass die neue ICE-Strecke von Wendlingen nach Ulm eine größere Steigung hat als die Geislinger Steige und deshalb von schweren Güterzügen gar nicht befahren werden kann.

Selbstfinanzierung ?

Angeblich sollen private Investoren auf dem S-21-Gelände 3,5 Milliarden Euro investieren. Durch den Verkauf des Geländes durch die Stadt, durch Grund-, Gewerbe- und andere Steuern sollen die staatlichen Gelder wieder zurückfließen. Aber gerade die „Filetstücke“ hinter dem Hauptbahnhof, die die höchsten Grundstückspreise bringen sollen, stoßen bisher auf wenig Interesse. Es könnte ähnlich laufen, wie beim Killesberg. Hier sollte der Verkauf des Messegeländes 53 Millionen Euro bringen. Jetzt ist nur noch von 25 Millionen die Rede. Die Oberen im Rathaus und in der Landesregierung träumen, wenn sie glauben, dass sich Firmen hier niederlassen und 20.000 Arbeitsplätze schaffen. In der gesamten Innenstadt gibt es bereits Leerstand bei Bürogebäuden. Unternehmer bauen überall Arbeitsplätze ab, anstatt neue zu schaffen.

Wir müssen davon ausgehen, dass in der Bauzeit von S 21 die Wirtschaft von Krisen getroffen wird. Die Krise auf den Finanzmärkten ist ein Vorbote davon. Die Kosten für uns Steuerzahler würden dadurch noch mal viel höher und das bei einem allgemeinen Rückgang der Steuereinnahmen und einem massiven Anstieg der Massenarbeitslosigkeit. Kurzum: die derzeit genannten öffentlichen Gelder werden nur ein Bruchteil dessen sein, was am Ende auf uns zukommt.

Die Schwierigkeit, Investoren für das Stuttgart-21-Gelände zu finden, zeigt, dass die Strategie nicht funktioniert.

Moderner? Schneller?

Es heißt ein Durchgangsbahnhof sei modern, ein Kopfbahnhof, wie in Stuttgart, veraltet. Da wundert man sich erst mal, dass größere Städte wie München, Frankfurt, Rom, Zürich, London, Wien kein Problem mit einem Kopfbahnhof haben. Zu Anfangs wurde noch das Schreckgespenst von den Rangierfahrten aufgeföhren, obwohl 1994 schon lange klar war, dass die Bahn Triebzüge und Triebwagen einföhrt, bei denen nicht mehr die Lokomotiven an- und abgekoppelt werden müssen. Der Stuttgarter Bahnhof ist für die überwiegende Zahl der Fahrgäste Start- oder Zielbahnhof und nur für 10% der Bahnreisenden Durchfahrstation. Aber auch wer künftig

umsteigen muss, wird es durch den Kellerbahnhof eher schwerer haben. Wenn der Zug nicht gerade auf dem Bahnsteig gegenüber abfährt, kommt man nur über Rolltreppen und Aufzüge zu einem anderen Gleis. Das kostet mehr Zeit als beim Kopfbahnhof. Und die Zeit wird knapp beim Kellerbahnhof. Weil es nur acht Gleise geben wird, sollen die Züge nur noch 2 Minuten Aufenthalt haben. Und wer in einen Bus am ZOB umsteigen will, der muss möglicherweise erst mal nach Vaihingen fahren. Obwohl durch Stuttgart 21 Flächen frei werden, soll für den ZOB kein Platz mehr sein?

Uns wurde Angst gemacht, dass ohne Stuttgart 21 der ICE an Stuttgart vorbeifahren würde. Aber bereits jetzt halten ICEs und der TGV in Stuttgart. Ursprünglich wurde versprochen, dass der neue Bahnhof zum Verkehrsknotenpunkt für fünf Interregio-Linien werden würde. Die Interregio-Verbindungen wurden aber bereits 2002 ganz eingestellt.

Uns wurden drastische Fahrzeitverkürzungen versprochen. Von Stuttgart nach Tübingen sollte sich die Fahrzeit durch die neue Strecke über den Flughafen von 61 auf 41 Minuten verkürzen. Tatsächlich gibt es inzwischen

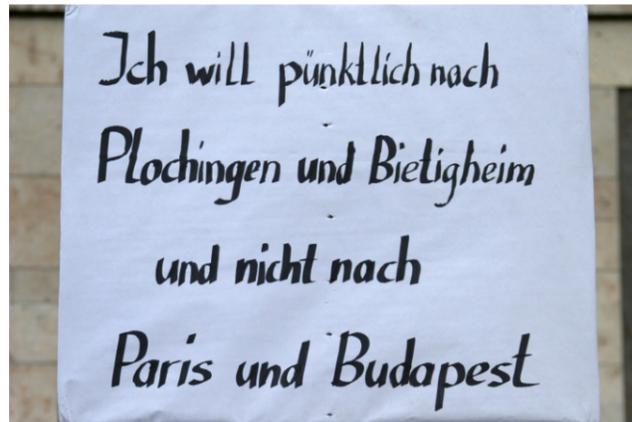


Foto: Roland Hägele

einen IRE, der statt 61 nur 43 Minuten nach Tübingen braucht.

Die Fahrzeitverkürzungen entstehen aber nicht durch den Umbau des Kopfbahn- in einen Kellerbahnhof, sondern durch den Bau der ICE-Trasse zwischen Wendlingen und Ulm.

Alle Züge von Stuttgart nach Ulm und Tübingen, die künftig über den Flughafen fahren, fahren nicht mehr über Cannstatt.

Für den auf den bisherigen Gleisanlagen neu entstehenden Stuttgart-21-Stadtteil soll es eine neue S-Bahnhaltestelle „Mittnachtstraße“ geben. Dadurch bräuchte man nicht mehr bis zum Hauptbahnhof fahren, um von Richtung Cannstatt in Richtung Feuerbach (oder umgekehrt) zu kommen. Das soll 20.000 Fahrgästen pro Tag nützen und dazu führen, dass die Menschen massenhaft das Auto stehen lassen. Aber warum plant man dann nicht gleich eine direkte S-Bahn-Verbindung zwischen Cannstatt und Feuerbach? Und die Kehrseite ist, dass die Fahrt von Cannstatt zum Hauptbahnhof durch eine längere Strecke und zusätzlichen Halt länger dauert. Steigen dann hier

Sozialarbeiter als völlig unterbezahlte „Unterrichtsassistenten“ als vorübergehende Lückenfüller eingesetzt.

- Für einen Sozialpass für die mehr als 40.000 Hartz-IV-Empfänger in Stuttgart. Von 345 Euro im Monat kann man in Stuttgart nicht leben. Kein Wunder, wenn Erzieherinnen berichten, dass Kinder hungrig in die Kitas kommen und Lehrer feststellen, dass von Arbeitslosigkeit betroffene Familien noch nicht mal das Geld für Schulhefte aufbringen können. 14% der Stuttgarter Kinder wachsen laut Stuttgarter Zeitung vom 14.07.07 mit Arbeitslosigkeit ihrer Eltern auf. Die Stadt muss diesen Familien kostenlose Verbundpässe, kostenlosen Eintritt in Schwimmbäder und andere städtische Einrichtungen gewähren. Den Kindern von Hartz-IV-Empfängern und Einkommensschwachen muss in den Kitas das Essensgeld erlassen werden. Für jede Einschulung muss es einen Zuschuss von 100 Euro geben. Alle Lern- und Schulmittel einschließlich der Kosten für Ausflüge, Schullandheime und Busfahrten zum Schwimmunterricht müssen von der Stadt übernommen werden.

- Ersatzräume für das von der Stadt geräumte Jugendzentrum Degerloch (OBW9), Zuschuss für den Wiederaufbau eines lokalen Arbeitslosenzentrums. Die Stadt hat 2005 den Zuschuss von 45.000 für das Stuttgarter Arbeitslosenzentrum SALZ gestrichen und damit die Schließung provoziert.



Foto: Roland Hägele



Foto: Roland Hägele

Unser Programm gegen Stuttgart 21

- Nein zu Stuttgart 21 einschließlich der Hochgeschwindigkeitsstrecke Wendlingen - Ulm. Verwendung der 5 Milliarden Euro im Interesse der Bevölkerung.
- Nein zum Börsengang und zur Privatisierung der Bahn. Die Gewinne der Bahn müssen für den Ausbau des Streckennetzes, für Fahrpreissenkungen, für höhere Löhne und kürzere Arbeitszeiten der Bahnbeschäftigten verwendet werden.
- Schluss mit dem Profitsystem und der Standortkonkurrenz. Überführung aller Banken und Konzerne in Gemeineigentum. Umstellung der Autoindustrie auf die Produktion von Fahrzeugen für den öffentlichen Verkehr.
- Direkte und echte Demokratie auf allen Ebenen der Gesellschaft statt Repression und parlamentarischer Scheindemokratie. Das heißt demokratische Wahl von Räten in Betrieben, Schulen, Unis, die lokal, regional und bundesweit vernetzt werden und die Verwaltung der Betriebe und der Gesellschaft im Interesse der Bevölkerung und der Umwelt ausführen. Die gewählten VertreterInnen müssen jederzeit abwählbar sein und dürfen nicht mehr verdienen als einen Durchschnittslohn.
- Für eine geplante Wirtschaft, die sich an den Bedürfnissen der Masse der Bevölkerung und der Umwelt orientiert
- Für eine sozialistische Demokratie

Reichen und Investoren. Was will man anderes von Parteien erwarten, die auf Bundesebene Hartz-Gesetze und Steuergeschenke für die Reichen beschließen und deren Gemeinderatsfraktionen die Politik von Schuster und Konsorten im Grundsatz mittragen? Nachdem die Grünen den Protest gegen Stuttgart 21 jahrelang ignoriert haben, versuchen sie jetzt, ihn zu vereinnahmen. Von Widerstandsformen der Umweltbewegung aus den 70er und 80er Jahren, aus denen die Grünen hervorgegangen sind, haben sie sich längst verabschiedet. Die SAV arbeitet sowohl eigenständig als auch innerhalb der Linken. Wir setzen uns dafür ein, dass die Linke eine aktive und glaubwürdige Rolle im Widerstand gegen S 21 spielt und das gesamte Projekt einschließlich der Schnellbahntrasse ablehnt.

So verschwendet die Stadt Stuttgart Steuergelder

Die Finanzierung von Stuttgart 21 kostet die Stadt Stuttgart nach den bisherigen Planungen 80 Millionen Euro direkter Kosten. Über die Region Stuttgart und die Flughafengesellschaft beteiligt sie sich mit weiteren 101 Millionen. Für 459 Millionen Euro hat die Stadt von der Bahn 100 ha Gleisgelände hinter dem Bahnhof als Spekulationsobjekt für private Investoren abgekauft. Die dafür ursprünglich von der Bahn verlangten jährlichen Verzugszinsen in Höhe von 212 Millionen Euro wurden erlassen. Zusätzlich übernimmt die Stadt das Vermarktungsrisiko für die Grundstücke. Dies ist eine völlig unkalkulierbare Größe. Darüber hinaus finanziert die Stadt den Bau der „Bibliothek 21“ auf dem S-21-Gelände für 68 Millionen Euro. Das Planetarium muss wegen Stuttgart 21 abgerissen und soll in Cannstatt für 5 Millionen Euro neu gebaut werden. Für eine Propagandakampagne für Stuttgart 21 hat der Gemeinderat Ende September eine Millionen Euro bewilligt.

- Zusätzlich sind weitere unsinnige Großprojekte auf Kosten der Steuerzahler geplant: Kulturmeile (Untertunnelung Adenauerstr.) für 70 Millionen und Übernahme von 35 durch Stadt Stuttgart. Für die Planung verpulvert die Stadt 5 Millionen Euro.
- Rosensteintunnel (Verbindung B10/B14) für 190 Millionen. Die Stadt übernimmt 60 Millionen.
- Spitzensport-Veranstaltungen: allein für die Rad-WM bezahlt die Stadtkasse mindestens 2,3 Millionen Euro

Dafür brauchen wir das Geld

S 21 und die anderen Prestigeobjekte fressen das Geld, das wir dringend brauchen

- für die Renovierung des Kopfbahnhofs, den Ausbau der Neckartallinie und des Güterverkehrsnetzes. Schlimm genug, dass Müll verbrannt wird. Aber aus Kostengründen wird ein Gleisanschluss und der Schienentransport zur Müllverbrennungsanlage in

Münster abgelehnt. Die Müllanlieferung von außerhalb Stuttgarts bedeutet eine Zunahme von 10.000 LKW-Fahrten pro Jahr auf Stuttgarts Straßen. Fahrten pro Jahr auf Stuttgarts Straßen.

- für sozialen Wohnungsbau.
- für die Sanierung von Schulen, ihre Erweiterung für den Ganztagsbetrieb und Schaffung ansprechender Außenanlagen. Allein der dringendste Sanierungsbedarf wird bei der Stadtverwaltung auf 70 Millionen Euro geschätzt.
- für höhere Budgets für Schulen. Neue Lernmittel können nicht angeschafft werden, weil die Etats gekürzt wurden. Es gibt Schulen, da müssen die Schüler sogar das Klopapier mitbringen.
- für den bedarfsgerechten Ausbau der Kinderbetreuung.



Foto: Roland Hägele

Aktuell fehlen 2.400 Kleinkindplätze. In etlichen Stadtbezirken ist der Rechtsanspruch auf einen Kindergartenplatz nicht mehr gesichert.

- für mehr Stellen in Schulen, Kitas, Krankenhäusern, beim Jugend- und Gesundheitsamt. In den Schulen müssen Mütter unbezahlt kochen, damit Kinder ein warmes Mittagessen bekommen. In Altenheimen und Krankenhäusern herrscht Pflegenotstand. Im Jahr 2007 hat die Stadt 3.000 Stellen gestrichen. Beim Klinikum wurden auf Druck der ver.di-Betriebsgruppe einige Stellen fürs Bürgerhospital bewilligt. Gleichzeitig arbeitet die Stadtverwaltung daran am Klinikum 200 Stellen abzubauen. Stellenkürzungen beim Allgemeinen Sozialdienst und im Jugendamt führen dazu, dass es bis zu vier Wochen dauert, bis in Not geratene Familien ein Beratungsgespräch bekommen. Beim städtischen Gesundheitsamt wurden in den letzten Jahren die Hälfte der einst 300 Stellen gestrichen. Die Beratung von Eltern behinderter Kindern, die Kontrolle von Pflegeheimen, die Überwachung des Trinkwassers und erst recht Maßnahmen und Kampagnen im Bereich von Prävention fallen dem Rotstift zum Opfer. Anstatt mehr Lehrer und qualifiziertes Personal in Schulen einzusetzen, verkommt die Ganztagschule zur Verwehrveranstaltung, werden ausgebildete Lehrer und

die Leute deshalb aufs Auto um und verstopfen die B14 noch mehr?

Die alte Gäubahn-Trasse am Westbahnhof vorbei soll dann nicht mehr gebraucht werden. Aber wenn es im S-Bahn-Tunnel Probleme gibt, fahren die S-Bahnen auf ihr vom Hauptbahnhof (oberirdisch) nach Vaihingen. Ohne diese Ausweichstrecke wird bei jeder S-Bahn-Tunnel-Störung das Chaos ausbrechen.

S 21 ein Wohnungsbauprojekt?

Bezahlbare Wohnungen für Familien ist eines der drängendsten Probleme in Stuttgart. Es gibt kaum mehr Sozialwohnungen. 3.000 Familien sind der Notfallkartei der Stadt Stuttgart registriert, darunter mehr als 1.500 Dringlichkeitsfälle. Die 7.000 Wohnungen, die auf dem Gleisgelände ab 2020, d.h. in 13 Jahren auf dem Gleisgelände hinter dem Bahnhof gebaut werden sollen, werden Luxuswohnungen sein, die sich kein Durchschnittsverdiener leisten kann.

Wenn die Stadt Stuttgart Wohnungen bauen will, warum werden dann nicht die freien Flächen auf dem Güterbahnhof Cannstatt und auf dem alten Messegelände auf dem Killesberg voll dafür genutzt? Wer braucht eine neue „Modemeile“ auf dem Killesberg?

S 21 - Ökologische Katastrophe

Stuttgart 21 ist der heftigste Eingriff, den der sensible Stuttgarter Talkessel je erlebt hat. Die Mineralquellen werden bedroht, die Frischluftschneise wird verbaut, die



Foto: Roland Hägele



Foto: Roland Hägele

Mittleren Anlagen werden zerstört. Unzählige Bäume in der Innenstadt werden für S 21 abgeholzt. Angeblich werden die Mineralquellen „die gesamte Bauphase hindurch überwacht“ (offizielle S-21-Website). Und was machen sie, wenn die Überwachung eines Tages eine Gefährdung erkennen lässt? Das Projekt abbrechen und in den Tunneln Champignons züchten? Oder vertuschen und weiterbauen?

Die Holzbrücke von Cannstatt zur Wilhelma wurde vor kurzem für viel Geld saniert. Sie soll S 21 geopfert werden, obwohl sie eine sehr wichtige Verbindung für Fußgänger und Radfahrer ist.

Beim Bau entstehen 8 Millionen Kubikmeter Abraum, davon 4,1 Millionen in der Innenstadt. Die müssen abtransportiert werden. Allein das verursacht eine enorme Zunahme des LKW- und Güterverkehrs (Güterzüge sollen auch nachts rollen) und zusätzliche Feinstaubbelastung. Ganz abgesehen davon, dass die Stuttgarter Innenstadt 10 Jahre lang eine einzige Großbaustelle ist.

Was steckt dahinter?

Das Projekt Stuttgart 21 soll die Stadt in der Standortkonkurrenz mit anderen Ballungszentren stärken. Stuttgart soll attraktiv gemacht werden für Kapitalisten insbesondere für Spekulanten. Die Stadt und die Verkehrsverbindungen für Geschäftsleute und Touristen umgepflegt werden. Deshalb lief Politikern und Wirtschaftsbossen bei der Idee auf den Fildern Autobahn, Flughafen, Bahnhof und Messe nebeneinander zu haben, ebenso das Wasser im Munde zusammen wie bei der Idee von der Erweiterung der City hinter dem Hauptbahnhof.

Damit normale Stuttgarter Jugendliche gut betuchten Menschen aus den Augen kommen, wurde die beliebte Freitreppe am Schlossplatz beseitigt, die Skatebahn ins Rotlicht-Viertel und die Graffiti-Hall-of-Fame nach Cannstatt verlegt. Durch die geplante Verlegung des ZOBs nach Vaihingen im Rahmen von Stuttgart 21 wird die Vertreibung von wenig zahlungskräftigen Menschen aus der Innenstadt fortgesetzt. Der Geschäftsmann kriegt seinen ICE-Bahnhof bei der Messe. Die RentnerInnen, die eine Ausflugsfahrt mit dem Bus machen, die Immigranten, die mit dem Bus in ihre Heimatländer fahren, die

Demonstranten, die einen Bus für eine Demo chartern, sie können nicht mehr am Hauptbahnhof in den Bus umsteigen, sondern müssen erst nach Vaihingen fahren.

Es ist keineswegs so, dass unsere Politiker gerne genug Geld für Bildung und Krankenhäuser ausgeben würden, aber ihnen Stuttgart 21 dazwischen kam. Wenn die Idee Stuttgart 21 nie aufgekommen wäre, würde noch mehr Geld für Messen, für Großsportanlagen etc. rausgehauen, wie das in vergleichbaren Großstädten geschieht. Wenn wir Stuttgart 21 verhindern, werden sie auch nicht automatisch das Geld für Schulen oder Krankenhäuser ausgeben. Aber Stuttgart 21 ist seit 13 Jahren das zentrale Projekt der Herrschenden in dieser Stadt. Wenn sie am Widerstand der Bevölkerung scheitern, wird sie das massiv schwächen und es uns leichter machen, für die Dinge zu kämpfen, die die Masse der Bevölkerung braucht.

Und die ICE-Neubaustrecke Wendlingen-Ulm?

Viele KritikerInnen von Stuttgart 21 sind zugleich für die ICE-Neubaustrecke. Richtig ist, dass sich die Strecke ohne Stuttgart 21 verwirklichen lässt. Trotzdem finden wir diese Haltung inkonsequent, weil entscheidende Argumente gegen Stuttgart 21 auch gegen dieses Projekt gelten: Laut Bahn soll die 60 km lange Strecke zur Hälfte

(30 km) aus Tunneln bestehen. Dazu kommen noch 37 Brücken. Das Argument, dass Tunnel (und Brücken) deutlich teurer als normale Bahnstrecken sind, gilt aber auch hier.

Die ICE-Trasse ist Teil der seit Jahren betriebenen Bahnpolitik, die mit Steuergeldern teure neue ICE-Trassen in die Landschaft hobelt, während Nahverkehrsstrecken verkommen oder eingestellt werden: 1994-2005 gingen 60% der Bahninvestitionen in Hochgeschwindigkeitsstrecken, während 5.000 km Strecken stillgelegt wurden und 600 Bahnhöfe geschlossen wurden. Wenn dieser Trend anhält, entsteht eine Schrumpfbahn: Nahverkehr in den Ballungsräumen, Hochgeschwindigkeitszüge zwischen Ballungsräumen, der Rest des Netzes wird für Güterverkehr genutzt oder stillgelegt. Die Bahn würde zu einem Lückenbüsser von Auto und Flugzeug, obwohl sie die umweltfreundlichste Alternative zu beidem ist. Deshalb meinen wir, dass die Sanierung des bestehenden Streckennetzes und der Ausbau in der Fläche Vorrang haben muss. Wenn man mit öffentlichen Verkehrsmitteln von Stuttgart schneller nach Ulm als nach Weil der Stadt kommt, ist das eine falsche Prioritätensetzung.

Stuttgart 21 und Bahnprivatisierung

Tatsächlich sind die Bahnprivatisierung und Stuttgart 21 Ausfluss derselben Politik. Immer mehr Bereiche bisher öffentlicher Dienstleistungen sollen privatisiert und der Profitproduktion unterworfen werden. Der Staat hilft dabei kräftig mit. Die Privatisierung der Bundesbahn



Foto: Roland Hägele

durch die Bundesregierung ist der größte organisierte Diebstahl öffentlichen Eigentums in der Geschichte Deutschlands. Ein Vermögen von 180 Milliarden soll für 20 Milliarden an Aktionäre verscherbelt werden. Und nach der Privatisierung zahlt der Staat Milliarden weiter für Neubaustrecken und das Schienennetz. Verluste werden sozialisiert und Profite privatisiert. Und so ist es auch bei Stuttgart 21. Und jetzt ist auch schon klar, dass die Bahn die Trassenpreise im Nahverkehr drastisch erhöhen

wird, d.h. die Fahrpreise werden weiter steigen und das Land muss für den Löwentakt noch mehr blechen. **S 21 ist genauso wie die Bahnprivatisierung ein Projekt zur Arbeitsplatzvernichtung.** Die privatisierte Bahn wird weiter Arbeitsplätze vernichten, weil sie in großem Umfang Strecken stilllegen und den Druck auf die Beschäftigten weiter erhöhen wird. Wenn die Bahn davon spricht, dass die Betriebskosten durch den Stuttgarter Kellerbahnhof drastisch reduziert würden, dann heißt das vor allem Personalreduzierung. Die 5 Milliarden, die für S 21 und die Hochgeschwindigkeitstrecke verpulvert werden, fehlen bei der Finanzierung von sinnvollen Arbeitsplätzen beim Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes, im Bildungs- und Sozialbereich.

Wie kann das Projekt gestoppt werden?

Die große Kundgebung vom 24. September mit 5.000 Teilnehmern und eine Unterschriftensammlung für ein Bürgerbegehren sind ein guter Auftakt für eine neue Runde des Widerstands. Aber wir müssen damit rechnen, dass Stadtverwaltung und Gemeinderatsmehrheit mit Zeitschinden und allerlei juristischen Tricks den Erfolg des Bürgerbegehrens sabotieren werden. Selbst wenn sie einen Bürgerentscheid zulassen: ein Bürgerentscheid braucht in Baden-Württemberg nicht nur die Mehrheit der Abstimmenden, sondern auch 25% aller Stimmberechtigten. (Also wenn sich z.B. 40% beteiligen, müssen von denen 62,5% gegen Stuttgart 21 stimmen.) Ein großer Teil ist bei einem Bürgerbegehren vom Widerstand ausgeschlossen: Jugendliche unter 18 Jahre, Immigranten ohne Wahlrecht, die Bevölkerung des Mittleren Neckarraums außerhalb von Stuttgart.

Deshalb können wir uns nicht auf Unterschriften-Sammeln beschränken. Wir müssen durch vielfältige Protestaktionen (z.B. bei Gemeinderatssitzungen) Öffentlichkeit schaffen. Bei den kommenden Haushaltsberatungen müssen wir deutlich machen, wo überall das Geld fehlt, das für Stuttgart 21 rausgehauen wird. Bei kommenden Protesten von städtischen Beschäftigten, von NutzerInnen öffentlicher Dienstleistungen, im Bildungswesen etc. müssen wir die Brücke zu Stuttgart 21 schlagen.

In der Vergangenheit sind schon Großprojekte am massenhaften zivilen Ungehorsam, an Bauplatzbesetzungen etc. gescheitert (z.B. das Atomkraftwerk Wyhl bei Freiburg, die Wiederaufbereitungsanlage in Wackersdorf oder die Teststrecke in Boxberg). Die friedlichen Blockaden von über 10.000 beim G8-Gipfel in Heiligendamm im Juni haben gezeigt, dass solche Aktionsformen auch heute noch möglich sind.

Wir müssen den Widerstand gegen Stuttgart 21 in die Gewerkschaften tragen. Ver.di Stuttgart und die GDL Bezirk Südwest lehnen S 21 ab und haben mit zu den Protesten aufgerufen. Alle anderen Gewerkschaften sollten dies auch tun. Und es muss diskutiert werden im Widerstand gegen Stuttgart 21 gewerkschaftliche Kampfmittel, sprich Streik, einzusetzen.



Foto: Roland Hägele

GRÜNE, SPD, Die Linke

Die Linke, Die GRÜNEN und einige Abweichler in der SPD lehnen das Projekt Stuttgart 21 zumindest was den Kellerbahnhof betrifft ab. Die Grünen haben aber Stuttgart 21 im Gemeinderat jahrelang unterstützt und allenfalls Detailkritik geübt (auf Landesebene haben sie es schneller abgelehnt). Ihr prominenter Vertreter, Boris Palmer, hat bei der letzten OB-Wahl beim zweiten Wahlgang aufgerufen, Schuster zu wählen. Mit Klaus-Peter Murawski stellen die Grünen in Stuttgart den Gesundheitsbürgermeister, der die Politik der Großen Koalition im Gemeinderat mit ausführt. In der rot-grünen Koalition unter Schröder haben die Grünen die Politik der Bahnprivatisierung und die ganze Politik fürs Kapital offen mitgetragen. Sie sind längst eine Partei fürs Establishments. In der SPD haben die wenigen S-21-Gegner keinen Einfluss daran ändert auch der Landesparteitags-Beschluss vom September nichts. In diesem Beschluss wird S 21 entgegen aller Gerüchte nicht abgelehnt sondern nur ganz allgemein Prestigeobjekte mit unklarem Kosten-Nutzen-Verhältnis.

Tatsächlich betreiben SPD und Grüne ebenso wie CDU oder FDP seit Jahren eine Politik mit einem sehr klaren Kosten-Nutzen-Verhältnis: Kosten für die Masse der Bevölkerung, Nutzen für eine kleine Minderheit von