

Stuttgart 21 ist noch zu stoppen



Extrablatt der SAV Stuttgart – August 2010 – Abgabe gegen Spende



In der Nacht vom 30. auf den 31. Juli wurde um den Nordflügel des Stuttgarter Hauptbahnhofs ein Bauzaun errichtet. Anders als beim Pseudo-Baubeginn (Prellbockanhebung) vom Februar gab es keinen Festakt mit Ehrengästen. Die Aktion fand unangekündigt statt. Trotzdem wurden in wenigen Stunden über die Alarmkette der Parkschützer mehr als 5.000 Menschen mobilisiert. Viele setzten sich vor den Nordausgang und wurden von der Polizei weggetragen. Tausende zogen in den folgenden Stunden durch die Stadt und blockierten Straßen und Kreuzungen. Vom 30.7. bis 2.8. gab es tägliche Proteste von meist Tausenden. Es gab Demos zum Rathaus

und Landtag, Straßen wurden blockiert, die Bahnhofshalle belagert.

„Also von mir aus könnte Stuttgart 21 eine Billion Euro kosten, und ich wäre immer noch dafür“.

FDP-Stadtrat Michael Conz am 13. Juli bei einer öffentlichen Veranstaltung der S21-Blockparteien in Untertürkheim

Dass die Stuttgart-21-Mafia den Abriss des Nordbahnhofs auf den August vorgezogen hat und schon Ende Juli den Bauzaun errichtete, ist kein Zeichen der Stärke, sondern eine Flucht nach vorn.

Eine Flucht vor dem Protest: Das Vorziehen des Abrisses wurde wenige Tage nach dem Protest von knapp 20.000 am 10. Juli bekannt gegeben, der Bauzaun wenige Tage nach der Besetzung des Nordflügels durch 55 AktivistInnen errichtet.

Und eine Flucht vor wachsenden Problemen von Stuttgart 21.

S-Bahn-Chaos

S 21 sei die am besten geplante Großbaustelle, behauptet die Bahn. „Eine ausgeklügelte Baustellenlogistik wird die Belästigungen ... so gering wie möglich halten“. So steht es in Drexlers Bauzeitung Nr. 1. In der gleichen Zeitung wurde von „S-Bahn-Einschränkungen“ an Wochenenden von Mai bis Juli gesprochen. Und jetzt: tägliches Chaos bei der S-Bahn und im Regionalverkehr. Die S 1 fährt derzeit im Berufsverkehr nur alle halbe Stunde durch den S-Bahn-Tunnel. Die übrigen Züge benutzen die Gäubahntrasse und fahren die Haltestellen von Stadtmitte bis Österfeld nicht an. Andere Züge haben teils erhebliche Verspätung. Betroffen ist auch der Regionalverkehr, besonders auf der Strecke Tübingen-Stuttgart.

Dabei hat der Bau von S 21 noch gar nicht richtig angefangen. Bisher finden nur vorbereitenden Maßnahmen statt. Wenn es dabei schon zu solchen Behinderungen kommt, dann kann man sich ausmalen, was auf uns zukommt, wenn der Bau auf „Europas größter Baustelle“ erst richtig losgeht und 15 bis 20 Jahre dauert. Nach der Fertigstellung von Stuttgart 21 würden wir erleben, dass die ‚Leistungsfähigkeit‘ des 8-gleisigen Bahnhofs ‚nicht wie erwartet, den Anforderungen entspricht‘. Bahnhofschaos wäre Dauerzustand. Jetzt

„Die machen was sie wollen und kümmern sich keinen Deut um den laufenden Betrieb.“

Bahnbeschäftigte über die für S 21 zuständige DB Projekt AG (Quelle STZ 28.6.2010)



heißt es, der zweigleisige S-Bahn-Tunnel sei ein Nadelöhr. Aber dieses Nadelöhr wird durch S21 nicht erweitert. Es fällt sogar die Ausweichstrecke Gäubahn weg. Schon im September 2009 haben Verkehrsclub Deutschland (VCD) und Pro Bahn vor dem jetzigen S-Bahn-Chaos gewarnt. Die Bahn hat die Warnungen in den Wind geschlagen. Wir wollen nicht ausprobieren, wie viele Warnungen der Stuttgart-21-Gegner sich noch bestätigen, sondern das Projekt sofort beerdigen.

Der massenhafte Arbeitsplatzabbau bei der Bahn und die Zerschlagung der Bundesbahn in x verschiedene Gesellschaften machen ein Vorhaben wie S 21 rein bautechnisch zu einem gefährlichen Unterfangen. Es gibt zum Beispiel viel zu wenig Eisenbahningenieure. Die verschiedenen Abteilungen der Bahn stehen als gewinnorientierte Einzelbetriebe in Konkurrenz zueinander.



ES STIMMT,

dass für Stuttgart 21 im Schloßgarten und um den Bahnhof 282 Bäume gefällt werden.

ES STIMMT ABER AUCH,

dass nach Berechnungen eines promovierten Botanikers 30.000 junge Bäume gepflanzt werden müssten, um die Sauerstoffproduktion und Staubbinding der bis zu 200 Jahre alten Bäume zu ersetzen.



www.parkschuetzer.de



Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

Lügenpack

Von Anfang an wurden die Kosten heruntergerechnet. S 21 soll 4,1 Milliarden kosten. Für die Hochgeschwindigkeitsstrecke nach Ulm wurden jetzt die Kosten von zwei Milliarden auf knapp 2,9 Milliarden heraufgesetzt. Das Aktionsbündnis gegen S 21 und unabhängige Gutachter gehen jedoch von acht Milliarden für S 21 und bis zu 6,2 Mrd. für die Hochgeschwindigkeitsstrecke aus. Neben der Kostenlüge sind weitere Lügen aufgefliegen:

* Sechs Gleise im Neckartal

Die Bahn hat bisher behauptet, dass sechs Gleise, wie sie K 21 vorsehe, im Neckartal nicht zumutbar seien. Die CDU Hedelfingen bezeichnete K 21 deshalb als „*menschenverachtendes Hirngespinnst*“. Durch die Ausschreibung des Tunnelbaus zwischen Bahnhof und Obertürkheim wurde bekannt, dass S 21 zwei zusätzliche Gleise vorsieht und die Belastung der Bewohner höher ist als bei K 21. Die Gleise gehen dicht an die Wohnhäuser heran. Die Bahn spricht in ihren Unterlagen von „*erheblichen „Eingriffen“*“, „*bauzeitlichen Beeinträchtigungen der Anwohner*“ durch Lärm und Erschütterungen. Im Betrieb werde es zur „*Überschreitung der Immissionsrichtwerte*“

.... „*insbesondere im Nachtzeitraum*“ kommen. Denn auf den neuen Gleisen neben den Wohn- und Schlafzimmern werden Güterzüge vorbeidonnern.

* SMA-Studie

Nach der über 2 Jahre geheim gehaltenen Studie von SMA + Partner fehlen im Durchgangsbahnhof Puffer, Verspätungen sind vorprogrammiert. Es entstehen gravierende Nachteile für die S-Bahn, die Gäubahn und die Verknüpfung der Ver-

kehrslinien. Ein Integraler Taktfahrplan ist mit Stuttgart 21 nicht machbar. Wegen der Engpässe besteht die Gefahr, dass bei Stuttgart 21 Züge um Stuttgart herum geführt werden müssen. Verkehrsministerin Gönner behauptete, die Studie sei veraltet, man habe schon auf die Probleme reagiert. Am 29. Juli erklärte Drexler dann, der Lenkungskreis von Stuttgart 21 befürworte jetzt eine zwei-gleisige Streckenführung am Filderbahnhof. Das ist ein Eingeständnis, dass vorher doch nicht ausreichend reagiert worden war. Das zusätzliche Gleis soll 35 Millionen Euro (plus die üblichen Kostensteigerungen) zusätzlich kosten.

* Von wegen Fahrzeitverkürzung

Die Hochgeschwindigkeitsstrecke von Wendlingen bis Ulm wird mit einer Fahrzeitverkürzung von 26 Minuten begründet. Prof. Karl-Dieter Bodack, früher im Führungsstab der Bahn, hat nachgewiesen, dass 1995 ein ICE von Stuttgart nach München zwei Stunden und fünf Minuten gebraucht hat und heute zwei Stunden und 21 Minuten. Bodack: „*Im Sinne bestmöglicher Anschlüsse in beiden Metropolen wäre eine Fahrzeit von einer*

Stunde und 55 Minuten optimal. Sie ist leicht mit etwa zehn Prozent des Aufwands realisierbar, wenn der Fahrplan von 1995 wieder eingeführt und kurvenreiche Abschnitte in ebenem Gelände begradigt werden würden. Dafür ist kein Meter Tunnel notwendig,

erst recht nicht im Jura der Schwäbischen Alb.“

Für den Güterverkehr macht die Hochgeschwindigkeitsstrecke ohnehin keinen Sinn, weil die Steigung viel zu stark ist. Niemand braucht diese Hochgeschwindigkeitsstrecke. Die SAV hat sie von Anfang an abgelehnt.

„Aufgrund der Brisanz der vorliegenden Resultate ist absolutes Stillschweigen erforderlich.“

Aus dem Gutachten von SMA + Partner von 2008 über Stuttgart 21

Internationale Proteste gegen Hochgeschwindigkeitstrassen

Die ICE-Trasse Wendlingen-Ulm soll Teil einer Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris-Bratislava und Teil der von der EU vorangetriebenen „Transeuropäischen Netze“ sein. Einige Gebiete der Alpen und Pyrenäen sind davon besonders betroffen, weshalb sich die Menschen vor Ort seit Jahren dagegen wehren. Am 23. Januar haben Initiativen aus Spanien, Frankreich und Italien gemeinsam ihre Kritik und ihre Forderungen (unter anderem die Optimierung bestehender Verkehrswege) in der „Charta von Hendaye“ formuliert. Am 18. Mai waren sie in Straßburg, um ihre Forderungen den Europaabgeordneten zu überbringen.

Besonders ausdauernd (seit 1989), entschlossen und gut organisiert ist der Widerstand der Bevölkerung im norditalienischen Val di Susa gegen den Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Lyon-Turin. Die italienische Zentralregierung (und die Mafia, die bei Großbauprojekten meist mit von der Partie ist) versucht gerade, die Probebohrungen mit einer Militarisierung der Region durchzusetzen. Am 23. Januar gab es eine Demonstration mit 40.000 Menschen gegen den Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke. Es wurden Protestcamps („presidi“) errichtet an Stellen an denen Probebohrungen stattfinden sollen. Am 17. Februar wurden bei einem brutalen Polizeieinsatz De-



monstrantInnen schwer verletzt.

Das Val di Susa ist ein bis zu zwei Kilometer breites Tal, in der es bereits eine Autobahn, zwei Bundesstraßen und eine Bahnlinie gibt. Die geplanten Tunnel sollen teils durch uran-, beziehungsweise asbesthaltiges Gestein führen. Die starken Winde im Tal könnten krebserzeugenden Asbest bis Turin wehen!

Joe Higgins, der Europaabgeordnete der irischen Schwesterorganisation der SAV, hat das Susa-Tal im Februar 2010 besucht und unterstützt den Protest tatkräftig. Gleiches gilt für ControCorrente, den marxistischen Flügel in der PRC-Linken.

Nein zur ICE-Manie

In unserer ersten Broschüre gegen Stuttgart 21 schrieben wir: „Mit dem ICE hat es die 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.“ (Stoppt Stuttgart 21, April 1996, S. 24) Diese grundlegende Kritik am Hochgeschwindigkeitsverkehr ist weiterhin richtig. Die Verkürzung der Reisezeit ist viel geringer als die Steigerung der Geschwindigkeit. Dagegen steigt der Energieverbrauch (aus physikalischen Gründen) überproportional. Dazu kommen die enormen Kosten und Umweltbelastungen beim Bau der ICE-Trassen. Um die Kurven und Steigungen zu begrenzen (was die Voraussetzung der hohen Geschwindigkeiten ist), bestehen ICE-Trassen zu großen Teilen aus Tunneln, Brücken und Einschnitten. Die erste ICE-Strecke Würzburg-Hannover verlief zu 37 Prozent in Tunneln, 9 Prozent auf Brücken, 24 Prozent in Einschnitten und 25 Prozent auf Dämmen. Nur fünf Prozent waren ebenerdig. Auf den Strecken Mannheim-Stuttgart (31 Prozent Tunnel, 6 Prozent Brücken, 40 Prozent Einschnitte, 23 Prozent Dämme, 0 Prozent ebenerdig) oder Frankfurt-Köln (21,5 Prozent Tunnel, 2,9 Prozent Brücken, 33,6 Prozent Einschnitte, 23 Prozent Dämme, 19 Prozent ebenerdig) ist es ähnlich.

Die Kostenexplosion der ICE-Trasse hat bei Stuttgart-21-GegnerInnen Hoffnungen geweckt, sie könnte Stuttgart 21 zu Fall bringen. Wenn der Bau der ICE-Trasse wegen Un-

wirtschaftlichkeit aufgegeben wird, würden die Stuttgart-21-Gleise auf dem Acker enden. Dann würden doch hoffentlich nicht einmal Schuster und Grube an Stuttgart 21 festhalten?

Aber warum hält dann das „Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21“ an der ICE-Trasse fest? Als es am 25. Juni seine Schätzungen bezüglich der Kostensteigerungen bekannt gab, bekräftigte Gangolf Stocker (laut StZ) es gebe im Aktionsbündnis „keine grundsätzliche Opposition“ gegen die ICE-Trasse. Diese Haltung schwächt die Glaubwürdigkeit mancher Argumente gegen Stuttgart 21. Bei Stuttgart 21 den Bau von 30 Kilometer Tunnel ablehnen, weil die vielen Milliarden für Bildung und Soziales besser ausgegeben wären, aber zugleich dasselbe bei der ICE-Trasse akzeptieren, ist nicht konsequent.

Hat der Bau von S 21 begonnen?

Anfang Mai hat die Bahn die Tunnelbauten für S 21 beschrieben. Dadurch wurde amtlich, dass der Fildertunnel zu 40 Prozent und die Tunnels nach Unter- und Obertürkheim zu 80 Prozent durch riskante, weil quellfähige Gesteinschichten führen. Und ausgerechnet bei der Druckfestigkeit der Tunnelwände wurden Gelder gegenüber der ursprünglichen Planung gekürzt um zu versuchen die Baukosten auf 4,1 Milliarden Euro zu begrenzen. Der Abriss des Nordflügels durch die Firma GL-Abbruch aus Esslingen soll im August beginnen und drei Monate dauern (wenn wir ihn nicht aufhalten). Auch die Zerstörung des Bonatzbaus wäre erst eine Vorbereitungsmaßnahme für S21. Das Bundesverkehrsministerium hat auf Kosten der Sicherheit eine Ausnahmegenehmigung für die Nutzung der S-Bahn-Trasse zum Flug-

hafen für ICEs erteilt. Diese Maßnahmen zeigen, dass die S21-Macher weiter nicht gewillt sind, die Mehrheitsmeinung gegen S 21 zu respektieren und wild entschlossen sind ihre Pläne durchzuziehen. All diese Maßnahmen sind aber noch nicht der eigentliche Baubeginn. Es ist die Rede davon, dass durch die derzeitigen Probleme und Pannen beim Umbau der Signalanlagen auf dem Gleisvorfeld bereits ein Jahr Verzug entstanden sind. Für uns Gegner bedeutet das Zeitgewinn. Nicht im Sommer 2012, sondern erst im Sommer 2013 kann die Baugrube ausgehoben werden. Und erst das ist der eigentliche Baubeginn für S 21.

Demokratieverständnis

Schuster, Drexler, Grube und Co. versuchen sich in der Öffentlichkeit als Opfer einer wild gewordenen Horde von S-21-Gegnern zu präsentieren. Angeblich erhalten sie immer aggressivere mails, Drohbriefe und persönliche Beleidigungen. Sie nutzen dies als Vorwand öffentliche Auftritte abzusagen. OB Schuster erklärte Ende Juni, er erwarte von den Gegnern, dass sie die demokratischen Spielregeln einhalten, die ein friedliches Zusammenleben garantierten. Hallo? Wer hat denn 67.000 Unterschriften einfach ignoriert. Wer setzt mit der Missachtung des Mehrheitswillens der Stuttgarter Bevölkerung die Demokratie außer Kraft? Wer will

Widerstand wächst weiter

Am 24. April haben 10.000 Menschen an der Kundgebung gegen S 21 im mittleren Schlossgarten teilgenommen. Beim Europatag am 7. Mai konnte Schuster seine Rede nicht halten, weil ihn Sprechchöre von S-21-Gegnern übertönten. Am 7. Juni wurde im Anschluss an die Montagsdemo massenweise die Bauzeitung vor die Tür vor Drexlers Büro geschmissen. Am 10. Juli demonstrierten trotz brütender Hitze an die 20.000 gegen Stuttgart 21. Nach der Ankündigung der Vorverlegung des Abriss des HBF-Nordflügels kamen über 5000 zu den kommenden Montagsdemos. Am 28. Juli kamen Tausende auf den Marktplatz, als Walter Sittler und Volker Lösch ihren Schwabenstreich vorstellten, und applaudierten, als Walter Sittler sich mit der Besetzung des Nordflügels solidarisierte. Das Aufstellen des Bauzauns am 30.7. hat dazu geführt, dass Wut und Widerstand weiter angestiegen sind. In der Nacht und den ersten Tagen danach gab es unangemeldete Demonstrationen und Blockaden von Tausenden. Die 37. Montagsdemo am 2.8. war mit 6.000 TeilnehmerInnen die bisher größte. Und das trotz Ferienbeginn. Über 18.000 eingetragene Parkschützer gibt es inzwischen. Es gibt eine Schicht von tausenden entschlossenen S-21-GegnerInnen, die sich innerhalb weniger Stunden für eine Aktion aktivieren

Das ist gut, reicht aber noch nicht. Für die Stuttgart-21-Macher geht es um viel: Es geht um Profite für Immobilienhaie und Baukonzerne. Es geht um das Prestige von PolitikerInnen, die ihre Karrieren mit S21 verbunden haben. Auf der anderen Waagschale ist für sie die Angst, dass sich die Bevölkerung immer mehr in ihre eigenen Angelegenheiten einmisch, dass eine Kultur des zivilen Ungehorsams entsteht. Aber offenbar machen ihnen Massenproteste von Tausenden noch nicht genug Sorgen. Wir müssen noch viel mehr werden. Wir müssen es erreichen, dass von der Mehrheit gegen Stuttgart 21 in der Bevölkerung noch mehr am Protest teilnehmen.

In den Gewerkschaften wächst der Widerstand gegen Stuttgart 21. Seit Ende April 2010 gibt es die Initiative „Gewerk-

die Bäume im Schlossgarten abholzen lassen? Wer verärgert die Berufspendler durch das Chaos bei der S-Bahn? Wer bestimmt, dass Kommentare auf den Großflächenplakaten als Gewalt gegen Sachen und Sachbeschädigung geahndet werden? Grube und seine Politiker wollen den Bonatzbau gewaltsam abreißen und werfen den friedlichen Bahnhofsbesetzern Gewalt und Sachbeschädigung vor. Der Versuch den S21-Gegnern Gewaltbereitschaft zu unterstellen ist ein Versuch die Bewegung zu spalten und muss zurückgewiesen werden. Die Gewalttäter sind nicht die Demonstranten, die mail-Schreiber, Blockierer und Besetzer. Die Gewalttäter sind die Schreibtischtäter im Rathaus, in den Regierungen und in der Chefetage der Bahn. Wenn der Fraktionsvorsitzende der SPD, Schmiedel, bei der Demonstration am 12. Juni gnadenlos ausgepiffen und ausgebuht wurde, dann hat er sich das selbst zuzuschreiben. Schmiedel und die gesamte SPD-Spitze sind für S 21. Bei der Demo am 12. Juni hat Schmiedel sogar behauptet, der Protest gegen die Kürzungspolitik der schwarz-gelben Regierung hätte nichts mit Stuttgart 21 zu tun. Obendrein beleidigte er die S21-Gegner durch die Aussage, S 21 wäre nur das Problem der Bewohner der Stuttgarter Halbhöhenlagen. Was sind ein paar Tomaten und Eier im Vergleich zu der Gewalt, die von der Politik der SPD ausgeht?



Foto Roland Hägele

schafterInnen gegen S 21“. In Cannstatt hat sich die erste Stadtteilgruppe gegen S 21 gebildet. Solche Stadtteilgruppen sollten in allen Stadtteilen gebildet werden.

Bei Abriss Aufstand

Anfang Februar erhielt der Bonatz-Erbe, Peter Dübbers, bei einer Veranstaltung im Rathaus von ein paar hundert Besuchern minutenlang stehende Ovation für seine Aussage, dass man das Projekt durch einen „echten Volksaufstand“ verhindern könne. Seit Wochen heißt es in der Bewegung und auf Transparenten immer wieder: „Bei Abriss Aufstand“. Aber wie kann so ein Aufstand aussehen? Wie können wir darauf hinarbeiten? Blockaden und Aktionen des Zivilen Ungehorsams sind dabei von zentraler Bedeutung. Damit dies massenhaft möglich ist, ist es wichtig, dass in den Betrieben, Schulen und Unis die Arbeit niedergelegt wird. Streiks in den Betrieben hätten zusätzlich die Wirkung, dass sie die S-21-Mafia dort treffen, wo es ihnen wehtut, beim Profit. Die SAV setzt sich deshalb dafür ein, dass in den Gewerkschaften nach den Mehrheitsbe-

schlüssen gegen S 21 gewerkschaftliche Kampfmittel gegen S 21 eingesetzt werden. Die Bahnbeschäftigten befinden sich derzeit in der Tarifauseinandersetzung. Die Bewegung gegen S 21 sollte sich mit der Forderung nach höheren Löhnen und besseren Arbeitsbedingungen für die Bahnbeschäftigten solidarisch erklären. Die Ursachen für Lohndrückerei bei der Bahn und für das Wahnsinnsprojekt S 21 sind die gleichen. Es geht um Profit. Die Bahnbeschäftigten haben ein elementares Interesse daran, dass Stuttgart 21 verhindert wird. Am Stuttgarter Hauptbahnhof werden dadurch Arbeitsplätze vernichtet und weil der Durchgangsbahnhof ein Nadelöhr ist, wäre er mit enormem Stress für die Fahrgäste und Bahnbeschäftigten verbunden. Die Bahnbeschäftigten sollten ermutigt werden für die volle Durchsetzung ihrer Forderungen zu streiken. Im Rahmen dieser Streiks sollten gemeinsame Aktionen mit der Bewegung gegen S 21 organisiert werden. Darüber hinaus ist es wichtig, dass Kämpfe von Belegschaften mit dem Kampf gegen S 21 verbunden werden. Denn auch hier sind die Ursachen und Gegner die gleichen. KollegInnen und Kollegen von Behr und KBA haben in der Vergangenheit bereits die Montagsdemos genutzt, um auf ihren Kampf aufmerksam zu machen. Solche Verbindungen müssen gestärkt und durch Reden auf den Demos zum Ausdruck gebracht werden.

Die Initiative „GewerkschafterInnen gegen S 21“ ist ein weiterer Hebel um in den Gewerkschaften die Diskussion über S 21 zu verbreiten und Kampfschritte einzufordern. Wenn der drohende Abriss des Nordflügels oder das Abholzen von Bäumen mit einem lokalen Generalstreik und einer Massendemonstration und Massenblockaden in der Innenstadt be-



Foto Roland Hägele

gleitet wird, dann kann verhindert werden, dass die Abrissbirne und Bagger zum Einsatzort kommen. Als Vorbereitung dafür könnten Betriebsräte in den Betrieben Betriebsversammlungen zum Thema S 21 abhalten und anschließend mit der Belegschaft zu Montags- oder anderen Demos und Aktionen gegen S 21 marschieren. SAV-Mitglieder werden die Idee von Streiks an Schulen und Unis in Verbindung mit Blockaden in die Diskussion bringen und sich dafür einsetzen, dass „Jugendoffensive gegen S 21“ solche Streiks mitorganisiert. Auch im Bündnis „Wir bezahlen nicht für Eure Krise“ und in den Gewerkschaften werden SAV-Mitglieder die Frage des politischen Streiks gegen S 21 einbringen. Der Abriss des Nordflügels soll drei Monate dauern. Dadurch kann sich der Protest eng mit einer breiten Protestbewegung bis hin zu politischen Streiks gegen die Kürzungen der schwarz-gelben Bundesregierung überschneiden. Ein politischer Streik verbunden mit Massendemonstrationen und Massenblockaden von Zehntausenden in der Innenstadt hätte tatsächlich Aufstandscharakter, vor dem die S-21-Mafia kapitulieren müsste. Es wäre nicht das erste mal, dass Großprojekte durch massiven außerparlamentarischen Widerstand gestoppt würden. Das Kernkraftwerk in Wyhl, die Wiederaufbereitungsanlage in Wackersdorf, die Daimler-Teststrecke in Boxberg sind solche erfolgreichen Beispiele aus der Vergangenheit.

Stuttgart 21 bei der Landtagswahl abwählen?

Führende Vertreter des Aktionsbündnisses und der Partei DIE LINKE verbreiten die Idee, dass eine Wahlniederlage der S21-Parteien das Projekt zu Fall bringen könnte. In Stuttgart hat sich gezeigt, dass die herben Verluste für die CDU und die SPD bei den Kommunalwahlen nicht dazu geführt haben, dass sie S21 in Frage zu stellen. Im Gegenteil. Nach der Kommunalwahl wurde eine steuerfinanzierte Propagandaoffensive für S21 beschlossen. Der SPD-Landtagsabgeordneten Wolfgang Drexler wurde zum Mister S 21.

Es ist wichtig, dass die S21-Parteien bei der Landtagswahl im März 2011 möglichst viele Stimmen verlieren. Die einzigen Parteien, die gegen S 21 sind, sind die Grünen und DIE LINKE. Wir haben in unserem letzten Faltblatt ausführlich erklärt, dass die Grünen eine etablierte Partei und keine verlässliche Kraft im Widerstand gegen S 21 sind. (Das Faltblatt kann von unserer Website <http://www.sozialismus.info/2010/2010-03-stuttgart21.pdf> heruntergeladen werden.)

Im Stuttgarter Gemeinderat haben die Grünen bei den Haushaltsberatungen 2010/11 einen Antrag von SÖS und LINKE abgelehnt, der verlangte, dass die Stadt die für S 21 zurückgelegten Gelder in den Haushalt einbringt, um Kürzungen und Gebührenerhöhungen zu verhindern. Werner Wölfle, Fraktionschef der Grünen im Gemeinderat, und Veronika Kienzle, Bezirksvorsteherin in Stuttgart Mitte, haben Hannes Rockenbach für seine Teilnahme an der Besetzung des Nordflügels kritisiert. Damit dürften sie im Widerspruch zur überwältigenden Mehrheit der S21-GegnerInnen stehen. Bis in die Leserbriefspalten der Lokalpresse hinein wurde Hannes Rok-

kenbach für seine Beteiligung an der Bahnhofsbesetzung großen Respekt entgegengebracht. Eine Schreiberin brachte es wie folgt auf den Punkt: „Respekt vor Hannes – er gehört zur fast ausgestorbenen Spezies Politiker mit aufrechtem Gang und Zivilcourage“. Ein anderer schrieb an die Stuttgarter Zeitung: „Dank auch an Hannes Rockenbach, dass wir uns freuen dürfen endlich einmal den Richtigen gewählt zu haben, und der seiner Vorbildfunktion gerecht wird“

Bei der Landtagswahl geht es darum der Linken die Stimme zu geben und nicht den Grünen. Und selbst wenn die Grünen bei S 21 nicht umfallen – wer erwartet, dass Linke und Grüne bei den Landtagswahlen zusammen die absolute Mehrheit bekommen? Links wählen reicht nicht.

Stuttgart 21 kann nicht durch veränderte Mehrheitsverhältnisse im Landtag gestoppt werden, sondern nur durch den außerparlamentarischen Widerstand. Darauf gilt es zu orientieren. Die Menschen müssen selbst aktiv sein und dürfen nicht auf Stellvertreter in den Parlamenten orientiert werden. Der Kampf gegen S 21 hat bereits jetzt das politische Klima in der Stadt völlig verändert. Die S21-Gegner sehen sich als eine Kraft, die etwas bewegen kann und dieses Bewusstsein über die eigene Stärke über den wachsenden Zusammenhalt und die tagtäglich erlebte und gelebte Solidarität ist von enormer Bedeutung nicht nur für den Widerstand gegen S 21.

Stuttgart 21 kann nicht durch veränderte Mehrheitsverhältnisse im Landtag gestoppt werden, sondern nur durch den außerparlamentarischen Widerstand. Darauf gilt es zu orientieren. Die Menschen müssen selbst aktiv sein und dürfen nicht auf Stellvertreter in den Parlamenten orientiert werden. Der Kampf gegen S 21 hat bereits jetzt das politische Klima in der Stadt völlig verändert. Die S21-Gegner sehen sich als eine Kraft, die etwas bewegen kann und dieses Bewusstsein über die eigene Stärke über den wachsenden Zusammenhalt und die tagtäglich erlebte und gelebte Solidarität ist von enormer Bedeutung nicht nur für den Widerstand gegen S 21.

Kürzen bei den Armen – 14 Milliarden sinnlos vergraben

Die schwarz-gelbe Regierung hat ein 80-Milliarden Kürzungspaket für die nächsten vier Jahre geschnürt. Gekürzt wird bei den Hartz-IV-EmpfängerInnen, den Arbeitslosen, den RentnerInnen, den Familien. Auch bei der Bahn sollen 500 Millionen auf Kosten der BahnfahrerInnen und -beschäftigten geholt werden. Die 2,6 Milliarden Euro Finanzierungsanteil des Bundes an S 21 werden bisher nicht in Frage gestellt.

Nach dem Amoklauf in Winnenden haben die Landespolitiker Krokodilstränen vergossen und die Finanzierung von SchulsozialarbeiterInnen und Schulpsychologen in Aussicht gestellt. Davon wollen sie jetzt nichts mehr wissen. Die Finanzierungszusage an die Kommunen für die ohnehin viel zu geringe Schulsozialarbeit steht auf der Kippe. Aber das Land hat weiter das Geld um sich mit 635 Millionen

Euro an S 21 und mit weiteren 950 Millionen an der Hochgeschwindigkeitsstrecke zu beteiligen.

Bei der Stadt Stuttgart das Gleiche. Die Gebühren bei der Stadt wurden drastisch erhöht, Leistungen gestrichen. Weitere Angriffe stehen bevor. Die Fahrpreise der SSB sollen ab Januar 2011 schon wieder steigen. Trotz Pflegenotstand wird am Klinikum mit weiterem Stellenabbau gedroht.

Gleichzeitig will die Stadt insgesamt eine Milliarde Euro für S 21 verpulvern. Allein das Propagandabüro von Drexler hat einen Etat von 1,6 Millionen Euro. Die Großflächenplakate kosten 550.000 Euro.

Lassen wir uns nicht einreden, es würde gespart. Milliarden fließen für die Profite von Banken und Konzernen. Mit S 21 werden einzig und allein deren Profitinteressen bedient.

Holger Burner gegen S21

SAV-Mitglied David Schultz aus Hamburg, alias Holger Burner hat einen Rap-Song gegen S21 gemacht und ist damit bisher dreimal bei Demos in Stuttgart aufgetreten. Sein Auftritt bei der Montagsdemo am 20.3.2010 ist zu sehen auf youtube unter:

<http://www.youtube.com/watch?v=MKDnm0Qe0cM>

Stuttgart 21 wird gestoppt

Es ist überall dasselbe mit den Leuchtturmprojekten

man lässt Baukosten von ein paar Heuchlern einschätzen

das hat nichts damit zu tun wieviel Geld am Ende fließt

ihr wollt n Beispiel? Nehmt die Elbphilharmonie jeden Monat aufs neue heißt es „mehr Kosten“ beziehungsweise mehr Scheine auf Konten von noch mehr Bossen

ich glaub schon gar nich mehr wie dreist das ist in jeder Grosstadt weltweit versuchen sie den gleichen Trick – aber uns reicht der Mist

solange wir hier stehen baut ihr eure Scheiße nicht Grube hat gesehn wieviel Widerstand es gibt 10.000 waren da und haben „Lügenpack“ geschrien entschlossene Blockierer sind schwer zu bewegen

Fakt: In Stuttgart ist die Mehrheit dagegen wir brauchen keine Schusters und Wolfgang Drexlers was wir wirklich brauchen, weiß das Volk viel besser

Stuttgart 21 wird gestoppt (x8)

ihr fragt gegen wen sich unsre Wut wendet



frag mal Herrenknecht, nach ihrer CDU Spende 70.000 Euro – aber Peanuts im Vergleich zu dem was jeder Bauherr ohne Risiko einstreicht frag mal Bilfinger und Berger aus ob sie nach der Kölner U-Bahn dieses mal wohl stärker bauen frag mal Oettinger oder Lothar Späth wohin ihrer Meinung nach der Großteil von der Kohle geht statt Profiten für ein paar Finanzanleger hätten wir gerne Kitas Lehrer oder Krankenpfleger denn das Geld, was die Chefs dann hier verdienen wird bezahlt mit Kürzungen im Öffentlichen Dienst wir müssen uns gemeinsam entschlossen widersetzen als Parkschützer alle den Schlossgarten besetzen denn was funktionieren kann als Masse mit nem Ziel das hat man gesehen in Wackersdorf und Wyhl

Unser Programm gegen Stuttgart 21

- **Nein zu S 21 einschließlich der Hochgeschwindigkeitsstrecke Wendlingen – Ulm. Die Gäubahn muss bleiben und ausgebaut werden.**
- **Verwendung der 14 Milliarden Euro für den sinnvollen Ausbau des öffentlichen Verkehrs, für Schulen, Kindergärten, Krankenhäuser, bezahlbare Wohnungen.**
- **Nein zum Börsengang und zur Privatisierung der Bahn. Die Gewinne der Bahn müssen für den Ausbau des Streckennetzes, für Fahrpreissenkungen, für höhere Löhne, kürzere Arbeitszeiten und bessere Arbeitsbedingungen der Bahnbeschäftigten verwendet werden.**
- **Diktatur der Banken und Konzerne beenden. Überführung aller Banken und Konzerne in Gemeineigentum. Umstellung der Autoindustrie auf die Produktion eines umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrssystems und andere gesellschaftlich sinnvolle Technologien.**
- **Für eine geplante Wirtschaft, die sich an den Bedürfnissen der Masse der Bevölkerung und der Umwelt orientiert und nicht am Profitinteresse einer Minderheit.**
- **Direkte und echte Demokratie auf allen Ebenen der Gesellschaft statt Repression und parlamentarische Scheindemokratie. In einer sozialistischen Gesellschaft ist eine Rätedemokratie möglich, d.h. es gibt auf allen Ebenen in der Gesellschaft angefangen von Schulen, Betrieben, Stadtteilen demokratisch gewählte Räte als Leitungsorgane. Diese Räte sind lokal, regional und bundesweit vernetzt und leiten so die Gesellschaft in Form direkter Demokratie. Die gewählten Räte müssen jederzeit abwählbar sein und dürfen nicht mehr verdienen als einen Durchschnittslohn.**

Wer wir sind und was wir wollen

Die SAV ist eine revolutionär sozialistische Organisation und bildet in der Partei DIE LINKE einen marxistischen Flügel.

Für uns ist das Projekt S 21 kein Ausrutscher des Kapitalismus. S 21 ist ein Beispiel wie Kapitalismus funktioniert. Einzig und allein die Profitinteressen von Banken, Immobilienhaien und Konzernen zählen. Die Politiker der S21-Parteien sind durch und durch korrupt.

Die SAV Stuttgart war von Anfang an aktiv gegen Stuttgart 21. Wir setzen uns in der Linken dafür ein, dass die Partei sich aktiv am Aufbau des Widerstands gegen S 21 beteiligt. SAV-Mitglieder haben den Aufbau der „Jugendoffensive gegen S 21“ mitinitiiert. Andere sind aktiv im Aktionskreis „Cannstatter gegen S 21“. Andere sind aktiv im Aktionskreis „Cannstatter gegen S 21“. SAV-Mitglieder gehörten zu den Bahnhofsbesetzern vom 26. Juli und hatten Anteil an der Aktion gegen die Firma GL-Abbruch in Esslingen am 23. Juli.

Für uns ist der Kampf gegen S 21 Teil des Kampfes gegen das Profitsystem. Auf der Grundlage des Kapitalismus kommen die Interessen der Mehrheit der Bevölkerung immer mehr unter die Räder. Deshalb muss der Kampf gegen S 21, der Kampf gegen die Angriffe des Kapitals und für Verbesserungen mit dem Ziel einer sozialistischen Gesellschaft verbunden werden. Sozialismus heißt, dass planmäßig nach den Bedürfnissen der Menschen produziert wird, durch Selbstverwaltung der arbeitenden Menschen. In der DDR gab es keinen Sozialismus, sondern die Diktatur einer kleinen Minderheit von Staatsfunktionären und ihrer Stasi.

Kapitalismus herrscht global. Deshalb muss der Kampf für die Abschaffung des Kapitalismus international geführt werden. Die SAV ist dafür mit mehr als 35 Organisationen und Parteien auf allen Kontinenten im Komitee für den Aufbau einer Arbeiterinternationale (CWI) zusammengeschlossen. Werdet Mitglied in der SAV und im CWI.

Aktiv werden gegen S 21

Zur Montagsdemo kommen. Immer 18.00 Nordausgang Hauptbahnhof

Sich als Parkschützer eintragen unter www.parkschuetzer.de

Sich den GewerkschafterInnen gegen S 21 anschließen unter www.gewerkschaftergegengs21.de

Aktiv werden bei „Jugendoffensive gegen Stuttgart 21“ www.jugendoffensive-gegen-s21.de.vu

Mit anderen S21-Gegner im Stadtteil eine Stadtteilgruppe gegen S21 aufbauen oder wer in Cannstatt wohnt sich dem Aktionskreis „Cannstatter gegen S 21“ anschließen.

Mitglied werden in der SAV Stuttgart. www.sozialismus.info; stuttgart@sav-online.de