

Stuttgart 21 stoppen



Extrablatt der SAV Stuttgart – Dezember 2010 – Abgabe gegen Spende

Widerstand plus statt Stuttgart 21 plus



Der „Faktencheck“ hat alle Einwände gegen S 21 bestätigt, Befürchtungen übertroffen. Das angeblich „bestgeplante und durchfinanzierte“ Bauprojekt wurde als Lügengebäude mit Gleisanschluss entlarvt. Die Leistungsfähigkeit des geplanten Durchgangsbahnhofs mit acht Gleisen ist in der Hauptverkehrszeit geringer als beim heutigen Kopfbahnhof und viel niedriger als bei K 21. Bis zur Schlichtung hat die Bahn die Lüge verbreitet, der neue Bahnhof hätte 30 Prozent höhere Kapazitäten.

K 21 hat sich verkehrstechnisch, städtebaulich, ökologisch und finanziell als besseres Konzept erwiesen. Trotzdem hat

Heiner Geißler S 21 durchgewunken. Es ist ein Skandal, dass er sich mit seinem Schlichterspruch auf die Seite der Projektbetreiber und gegen die Interessen der Mehrheit der Bevölkerung gestellt hat. Grube, Kefer, Mappus, Gönner, Schuster und Co. können wieder ein breites Grinsen aufsetzen. Doch das könnte ihnen bald vergehen. „Noch ist nicht aller Tage Abend.“ Dieses von Geißler verwendete Zitat gilt auch für das Ende der Schlichtung. Es bleibt dabei: Gegen den Widerstand der Bevölkerung kann es in der Stuttgarter Innenstadt nicht zehn bis 15 Jahre eine Großbaustelle für dieses Wahnsinnsprojekt geben.



Mit seinem Schlichterspruch zeigte der ehemalige CDU-Generalsekretär und -Minister Geißler dass er voll hinter S 21 steht

Geißler – Retter der CDU

Der S-21-Mafia ging es mit dem „Faktencheck“ einzig und allein darum, ihr ramponiertes Image aufzupolieren. Die Empörung in breiten Schichten der Bevölkerung über die Polizeigewalt am 30. September und das Anwachsen der Demonstrationen auf über 100.000 TeilnehmerInnen hatten Mappus und Grube völlig in die Defensive gedrängt. Die Strategie, den Widerstand mit brachialen Abriss- und Baumfällaktionen, mit Wasserwerfern und Schlagstock zu brechen, war gescheitert. Die S-21-Betreiber sahen sich gezwungen, die Bewegung in Gespräche einzubinden, um den Sturm der Entrüstung zu beruhigen und die schockierenden Ereignisse des „Schwarzen Donnerstags“ zu verdrängen. Die Grünen hatten längst den Vorschlag von Gesprächen gemacht und CDU-Politiker Geißler als Schlichter ins Spiel gebracht. Das war der Rettungsring für Mappus. Geißler spielte den Wolf im Schafspelz. Er sagte: „*Der Kapitalismus ist die Todsünde des heutigen Wirtschaftssystems.*“ Mit seinem Schlichterspruch verteidigt er den Kapitalismus.

SAV warnte vor Schlichtung

Die SAV war gegen die Schlichtungsgespräche und begrüßte es, dass die Parkschützer sich nicht daran beteiligten. In unserem Faltblatt von Anfang Oktober schrieben wir: „*Für Mappus sind Gespräche nur Mittel, um Zeit zu gewinnen, um weitere Fakten zu schaffen, um zu spalten und einen Teil einzulullen. Zunächst einmal ist in der Kernfrage von Stuttgart 21 kein Kompromiss möglich. Entweder man hat einen oberirdischen Kopfbahnhof oder einen unterirdischen Durchgangsbahnhof. Ist es dann möglich, sich mit der Gegenseite auf die Fakten zu einigen und auf dieser Grundlage die Bevölkerung in einem Volksentscheid abstimmen zu lassen? Wir halten es für eine Illusion, dass es bei dem Konflikt um Stuttgart 21 vor allem um*

eine mangelnde Kenntnis der Fakten oder eine verschiedene Bewertung von Fakten ginge. Es geht schlicht und einfach um entgegengesetzte Interessen. Bei Stuttgart 21 geht es um die Profite von Bau- und Immobilienfirmen und Banken.“ Der Verlauf der Gespräche und der Schlichterspruch haben diese Einschätzung bestätigt.

Lügenpack

„*Alle Fakten müssen auf den Tisch*“, tönte Mappus vor den Gesprächen. Mit dieser Lüge begann die Schlichtung. Wichtige Unterlagen zum Wassermanagement, zur CO₂-Bilanz und zu den Altlasten wurden zu Geheimdokumenten erklärt. Unterlagen zur Geologie durften nur in einer „Geheimkammer“ in Frankfurt eingesehen werden. Erst nach Protest in der Schlichtung gab es das Zugeständnis, dass die Sichter der Unterlagen Notizen machen durften. Kopieren blieb verboten. Es musste eine Verpflichtungserklärung unterschrieben werden, 30 Jahre lang mit niemand über die Informationen in den Geologiegutachten zu sprechen und bei Nichteinhaltung 500.000 Euro Strafe zu bezahlen.

- Die Finanzierungsunterlagen blieben unter dem Vorwand von „*Wettbewerbsverzerrungen*“ unter Verschluss. Als durch die Veröffentlichung des „*stern*“ bekannt wurde, dass die Bahn bereits 2002 mit 4,2 Mrd. Euro rechnete, konterten die Bahnmanager mit der Lüge, das seien DM-Beträge.

- Um die Unumkehrbarkeit des Projekts zu belegen, wurde behauptet, jeder Zentimeter von S 21 sei planungsrechtlich durch alle Instanzen. Auch das war gelogen. Zwei von sieben Baubabschnitten (der Abstellbahnhof in Untertürkheim und der neue Bahnhof am Flughafen) sind noch nicht planfestgestellt. Bei der Hochgeschwindigkeitsstrecke fehlen noch mehr Planfeststellungen.

- Angeblich soll durch S 21 mehr Verkehr auf die Schiene. Aber beim „Faktencheck“ erklärte der Flughafenchef aus Echterdingen, dass er 1,2 Millionen zusätzliche Fluggäste durch die Hochgeschwindigkeitsstrecke und den ICE-Anschluss am Flughafen erwarte. Die Gegner wiesen darauf hin, dass dann eine weitere Startbahn gebaut werden müsste. Der Flughafenchef war schlau genug, nicht zu sagen, dass er die Pläne dafür wieder aus der Schublade holen werde.

- Vor dem „Faktencheck“ gaben Grube, Drexler, Mappus und Co. die Ausstiegskosten mit 1,4 Milliarden Euro an. Bei den Gesprächen am 12. November musste die Bahn zugeben, dass es nur 600 Millionen sind. Doch am Ende machte der Technikchef der Bahn, Kefer, eine neue Rechnung auf, und behauptete, der Ausstieg aus S 21 und der Neubaustrecke koste 2,8 Milliarden. Da werden dann zum Beispiel die Kosten von 1,3 Milliarden für K 21 und die Rückabwicklung des Grundstückskaufs durch die Stadt Stuttgart (743 Mio.) einfach als Ausstiegskosten angesetzt.

Amateure gewinnen gegen Experten

Wer den „Faktencheck“ verfolgen konnte, hatte den Genuss, mitzuerleben, wie Amateur-Bahnexperten den hochbezahlten und durch Dauergrinsen Überlegenheit demonstrierenden Technikvorstand der Bahn, Dr. Kefer an die Wand argumentierten. Verkehrsministerin Tanja Gönner kam sich besonders schlau vor, als sie S 21 mit einem Verwaltungsgerichtsurteil aus dem Jahre 2006 zu verteidigen versuchte, und die Gegner dieses Argument in der Luft zerrissen. Sie informierten darüber, dass sich das Gericht ausschließlich auf von der Bahn gestellte Gutachter stützte und zwei von diesen angeblich unabhängigen Gutachtern auf der Seite der Befürworter anwesend seien. So wurde die Schlichtung zu einer der spannendsten Fernsehsendungen mit hoher Einschaltquote.

Stimmungsumschwung für „S 21 plus“?

Es erscheint paradox, dass der „Faktenscheck“ offen legte,

S-Bahn-Chaos durch S 21

Das tägliche Chaos bei der S-Bahn und im Regionalverkehr für die 340.000 Pendler ist eine direkte Folge des Unwillens der Bahn dort zu investieren, wo es dringend nötig ist. Die Stellwerktechnik am Hauptbahnhof ist 30 Jahre alt und müsste dringend erneuert werden. Ihr maroder Zustand ist einer der Hauptgründe für das derzeitige S-Bahn-Chaos. Sie soll aber während der ganzen Bauzeit von S 21 – mindestens 15 Jahre – weiter genutzt werden. Das bisherige Chaos bei der S-Bahn und im Regionalverkehr dürfte noch größer werden. Die Entgleisung einer S-Bahn im September 2010 wird unter diesen Verhältnissen nicht das letzte Unglück bleiben. Grube und Co. ist es egal, wenn die Pendler täglich zu spät zur Arbeit kommen beziehungsweise ihnen täglich Lebenszeit geklaut wird. Bahnmanagern, die heute so mit den Fahrgästen umspringen, nehmen wir nicht ab, dass sie mit S 21 morgen für uns etwas verbessern wollen.

In Berlin gibt es modernisierte und neu gebaute Bahnhöfe, aber die S-Bahn ist so marode, dass der Fahrplan ausgedünnt wurde und die Züge mit weniger Wagen fahren. Bei K 21 würde die veraltete Stellwerktechnik des Hauptbahnhofes im ersten Schritt durch eine moderne Steuerung ersetzt und der S-Bahn- und der Regionalverkehr sofort verbessert.

dass S 21 ein noch größerer Pfusch ist, als von den schärfsten Kritikern angenommen, andererseits bei Umfragen die Zahl der Befürworter zugelegt hat. Die Umfragewerte für die CDU haben sich leicht erholt. Die Rechnung für die S-21-Befürworter scheint aufgegangen zu sein.

Damit ist klar, dass die Schlichtung vor allem den Projektbetreibern geholfen hat. Nur eine Minderheit konnte die 80 Stunden Schlichtung im Fernsehen verfolgen. Die Mehrheit





war auf die Berichterstattung in Tageszeitungen, Fernsehen und Radio angewiesen. Die Massenmedien kamen zwar nicht umhin, einige der schlimmsten Schwächen der Bahn zu veröffentlichen. Sie betonten aber vor allem die Bereitschaft der Befürworter, sich auf Augenhöhe mit den Gegnern zu begeben, und taten alles, um die Autorität von Heiner Geißler aufzubauen, damit sein Schlichterspruch S 21 neue Legitimation verleihen konnte. Die Medien vermittelten den Eindruck, dass selbst das Aktionsbündnis den Schlichterspruch akzeptiert hätte. Menschen, die sich nur oberflächlich mit S 21 auseinandersetzen, konnten den Eindruck bekommen, dass S 21 plus eine Verbesserung von S 21 sei und sich Gegner und Befürworter einig seien. Die erhöhte Zustimmung zu S 21 nach dem Schlichterspruch ist vor allem eine Zustimmung zu S 21 plus.

Bewegung in der Defensive?

Nach dem „Schwarzen Donnerstag“ gab es Demonstrationen von über 100.000 TeilnehmerInnen an zwei Wochenenden hintereinander und gleichzeitig Montagsdemos mit 50.000 Menschen. „Mappus-Weg“-Rufe zeigten die wütende Stimmung. Sie hätte genutzt werden können, den Kampf für den Sturz der Landesregierung und eine lückenlose Aufklärung über die Polizeigewalt am 30. September zu führen.

Durch die Schlichtungsgespräche wurden Mappus, Grube und Co. rehabilitiert. Viele nicht so aktive Demoteilnehmer dachten, die Sache würde jetzt über Verhandlungen geregelt und sahen keine dringende Notwendigkeit, an Demonstrationen teilzunehmen. Die Teilnehmerzahlen bei den Demonstrationen gegen S 21 gingen während der Gespräche zurück. Die Bewegung geriet dadurch aus der Offensive in die Defensive.

Die Vertreter des Aktionsbündnisses führten die Bahnmanager in den technischen, ökologischen und städtebaulichen Fragen des Projekts vor. Politisch wurden sie von der Bahn und der Landesregierung vorgeführt. Und weil es im Kern eine politische Auseinandersetzung ist, hat sich das Kräfteverhältnis durch die Schlichtung zuungunsten des Wider-

stands gegen S 21 verschoben.

Es war ein Fehler, sich auf die Gespräche einzulassen. Dieser Fehler hätte durch einen Ausstieg an der richtigen Stelle korrigiert werden können. Spätestens, als die Bahn wichtige Unterlagen verweigerte, und allerspätestens, als Geißler seine Zustimmung zu S 21 andeutete, hätten die Gespräche unter massivem Protest verlassen werden müssen. Geißler rechtfertigte seine Zustimmung zu S 21 mit den hohen Ausstiegskosten und Baugenehmigungen. Damit führte er die ganze Veranstaltung ad absurdum, weil beides schon vor der Schlichtung bekannt war. Die Schlichtung hätte offensiv als Bluff entlarvt werden müssen. Zusätzlich hätten die fortgesetzten Verdrehungen über den „Schwarzen Donnerstag“ und die inzwischen bekannt gewordene Beteiligung von Mappus an der Vorbereitung des Polizeieinsatzes angeprangert werden können. Mappus und Co. wären dadurch wieder in die Defensive geraten.

Hochgeschwindigkeitstrecke ablehnen

Ein politischer Schwachpunkt bei den Gesprächen war die unklare Haltung zur Hochgeschwindigkeitstrecke und zur Flughafenanbindung. K 21 enthält die Option, Stuttgart an die Hochgeschwindigkeitstrecke anzubinden. Es wurde bei den Gesprächen zwar gesagt, dass das eine Option sei, auf die man verzichten könne. Es wurde aber nicht gesagt, dass darauf verzichtet werden soll. De facto ist es so, dass ein Teil der Organisationen im Aktionsbündnis immer noch für die Hochgeschwindigkeitstrecke ist, wie Gangolf Stocker in einem Interview mit „Stadt.Plan“, der Zeitung der Fraktionsgemeinschaft SÖS, erklärte: *„Ich dachte bislang, dass wir die Neubaustrecke wegen Unwirtschaftlichkeit ablehnen, das sei jetzt gemeinsamer Stand, und diese Position hätten wir überzeugend darstellen können. Aber da gibt es offenbar beim BUND, aber auch bei VCD und PRO-BAHN-Gruppen noch immer die Position, jede Schiene ist per se gut. Wir mussten also unter uns einen Kompromiss aushandeln, das schwächt die Verteidigung und die Gefahr eines Eigentores wächst“*

(SP 4/2010). Bahnchef Kefer konnte diese Schwäche nutzen und den S-21-Gegnern vorwerfen, sie hätten keine Alternative zur Hochgeschwindigkeitsstrecke.

Eine ähnliche Schwäche gab es bei einer weiteren Anbindung an den Flughafen. Die S-21-Gegner haben in der Schlichtung richtigerweise darauf hingewiesen, dass die Verbindung zwischen Flughafen und Hauptbahnhof durch eine Express-S-Bahn und den Ausbau der Gäubahn optimiert werden kann. Die Schlussfolgerung daraus sollte sein, dass bei dem Konzept K 21 die Hochgeschwindigkeitsstrecke und deren Anbindung über die geständerte Trasse bei Mettingen und den Tunnel aus dem Neckartal hinter Mettingen bis Scharnhausen gar nicht gebaut werden muss. Genauso wenig brauchen wir den in K 21 vorgesehenen zusätzlichen Streckenast von Scharnhausen zum Flughafen.

Schlichtung ist Scheindemokratie

Die S-21-Gegner durften bei den Gesprächen die Überlegenheit ihrer Argumente unter Beweis stellen. Aber es geht nicht um Argumente, sondern um Profit und Macht. Deshalb war es ein aussichtsloses Unterfangen, die S-21-Betreiber oder Heiner Geißler durch Fakten, glänzende Reden und Argumente der VertreterInnen des Aktionsbündnisses für K 21 zu gewinnen. Geißler sah seine Aufgabe darin, das Wahnsinnsprojekt S 21 und die Haut seiner Freunde in der CDU zu retten. Seine vorgeschlagenen Nachbesserungen sind reine Augenwischerei. Sie zielen darauf ab, das Projekt zu legitimieren und den Widerstand zu brechen. Als Hauptbegründung für seine Zustimmung zu S 21 nennt Geißler die Ausstiegskosten. Weiterbauen wird aber um ein Vielfaches teurer. Und wofür? Für die Zerstörung des leistungsfähigen Kopfbahnhofs, des Parks, der Frischluftschneise, die Manipulation des Grundwassers, die Gefährdung der Mineralquellen. Wenn einige der von Geißler erhobenen Nachbesserungen erfüllt werden, wird S 21 teurer, nicht besser. Es bleibt ein durch und durch zerstörerisches Projekt und ist deshalb weiterhin nicht akzeptabel. Geißler geht jetzt mit seinem „Demokratieexperiment“ oder „Stuttgarter Modell“ hausieren. Aber die Schlichtung war kein Beweis für Demokratie, sondern für Scheindemokratie. Demokratie verkörpert sich in der Bewegung gegen S 21. Durch mehr Selbstorganisation, demokratische Strukturen und Vernetzung kann sie weiter entwickelt werden.

„Stuttgart 21 plus“ ist Phantom

Mit seinem Schlichterspruch hat Geißler den Eindruck vermittelt, als ob aus S 21 ein tauglicher Bahnhof, ein funktionierendes Verkehrskonzept und obendrein ein ökologisches Städtebauprojekt gemacht werden könnte. Dies ist nicht der Fall. Für den Bau eines neunten und zehnten Gleises gibt es keinen Platz. Selbst wenn es ihn gäbe, bleibt das Projekt durch und durch zerstörerisch.

Auf den geplanten Bauflächen werden keine Wohnungen für Normalverdiener entstehen. Bei Grundstückspreisen von 2.500 bis 3.000 Euro pro qm ist das völlig ausgeschlossen. Auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes in Cannstatt erleben wir gerade, wie ein bereits durchgeplantes Vorzeigeprojekt eines Niedrigenergie-Wohnungsquartiers mit dem Argument zu hoher Grundstückspreise (341 Euro/qm) von CDU und FDP wieder einkassiert wird. Stattdessen soll das Gelände marktgerecht verwertet und an IKEA verkauft werden.

Als Vorbild für den neuen Stadtteil hinter dem Hauptbahnhof dient die Hamburger Hafencity. Es ist ein Reichenviertel. Laut Mieterbund liegen die Quadratmetermieten hier bei bis zu 40 Euro. Hinzu kommt, dass die Bahn frühestens im Jahr 2020 das Gleisvorfeld räumen will. Und Bau-Bürgermeister Hahn erklärte, dass die Bebauung 20 Jahre dauern würde. Politiker können heute leicht Versprechungen machen und zu Märchenstunden über das neue Stadtviertel ins Rathaus einladen. Wenn die Versprechungen in 20 bis 40 Jahren realisiert werden müssten, sind sie längst nicht mehr im Amt.

Geißler sagte, dass die Bäume im Schlossgarten verpflanzt werden sollen. Das rettet weder den Schlossgarten, noch die Bäume. Die alten Bäume sind viel zu groß, um sie zu verpflanzen. Aber gerade sie sind erhaltenswert, weil sie täglich 9.000 Liter Sauerstoff produzieren und 1.000 kg Feinstaub im Jahr binden.

Geißlers Forderung nach barrierefreien Fluchtwegen im Tiefbahnhof läuft völlig ins Leere, denn in einem unterirdischen Bahnhof kann es sie nicht geben.

Entscheidende Probleme wie die Absenkung des Grundwassers und die Gefährdung des Mineralwassers kommen in Geißlers Schlichterspruch nicht vor.

Die ersten Äußerungen von Gönner, Mappus und Grube deuten darauf hin, dass Stuttgart 21 plus die CDU bis zur Landtagswahl retten und dann, abgesehen von minimalen Verbesserungen, in der Versenkung verschwinden soll.

Sollbruchstelle?

Manche S-21-Gegner hoffen darauf, dass die von Geißler eingeforderten Nachbesserungen die von der Bahn genannte Sollbruchstelle von 4,5 Milliarden Euro sprengen werden und das Projekt dadurch scheitert. Die Erfahrung zeigt jedoch, dass wir nicht darauf setzen können, dass die inneren Widersprüche S 21 zu Fall bringen werden. Das gilt auch für den „Stresstest“. Tanja Gönner weiß bereits vor der Simulation, dass er positiv für die Bahn ausgeht und das neunte und zehnte Gleis nicht gebaut werden muss. Im parlamentarischen Untersuchungsausschuss zur Polizeigewalt am 30. September läuft das gleiche Spiel. Es wurde vorher festgelegt, dass dabei herauskommt, dass die Gewalt von den DemonstrantInnen ausging und die Polizeigewalt richtig war.

Mappus, Rech und Gönner weg

Mappus hat erklärt, dass die Landesregierung weitere Steuergelder in das Projekt stecken werde, wenn Nachbesserungen nötig seien. Am gleichen Tag beschloss das Landeskabinett 500 Millionen bei den Landesbeschäftigten zu kürzen. Nach einer unbezahlten Arbeitszeitverlängerung für die Landesbeamten seit dem Jahr 2003 von 38,5 auf 41 Wochenstunden, soll deren Arbeitszeit jetzt bis zum 40. möglicherweise sogar bis zum 50. Lebensjahr auf 42 Stunden erhöht werden. Würde die Hälfte der 150.000 Landesbeamten eine Stunde länger arbeiten, würde das mehr als 1.700 Stellen kosten. Bei der Landesverwaltung sollen weitere 1.500 Stellen gestrichen werden. Auch den LehrerInnen wird das Wochendeputat um eine Stunde erhöht und 9.552,5 Lehrerstellen sollen „künftig wegfallen“. So sieht die Bildungsoffensive des Lügenpacks Landesregierung aus. Welch eine Heuchelei, wenn Mappus in der Schlichtungsschlussrunde zu S 21 am 30.11. davon redet, dass S 21 auch gebaut werden müsste, um Arbeitsplätze zu schaffen und gleichzeitig mit einem Federstrich weit mehr als 10.000 Arbeitsplätze beim Land vernichtet.

Widerstand plus

Alle gemeinsam!

Der DGB, ver.di und die anderen Gewerkschaften des Öffentlichen Dienstes haben ihren Widerstand gegen das Kürzungspaket der Landesregierung angekündigt. Diesen Worten müssen Taten folgen. Der Widerstand gegen die Kürzungen muss mit dem Kampf gegen Stuttgart 21 verbunden werden. Denn das Geld, das für Stuttgart 21 sinnlos vergraben wird, wird bei den Landesbeschäftigten weggekürzt. Wenn Landesbeschäftigte und S-21-Gegner gemeinsam auf die Straße gehen, erhöht sich die Durchsetzungskraft für beide Seiten. Wenn die Landesbeschäftigten streiken, kann die Landesregierung ihre Politik nicht mehr umsetzen. Es ist höchste Zeit, dass alle Gewerkschaften den Kampf gegen Stuttgart 21 in die Betriebe tragen und mit dem Kampf gegen die Angriffe aus den Chefetagen und der Bundesregierung verbinden. Ein entschlossener gemeinsamer Kampf von Gewerk-

schaften und der Bewegung gegen Stuttgart 21 könnte die Mappus-Regierung noch vor der Landtagswahl im März aus dem Amt jagen und Stuttgart 21 stoppen. Die SchülerInnen haben mit ihrem Streik am 30. September und ihrer friedlichen Blockade im Schlossgarten den Gewerkschaften vorgemacht, was möglich und nötig ist. Erst nach mehreren Stunden und durch den Einsatz von Wasserwerfern, Pfefferspray und Schlagstöcken konnte der Staatsapparat den Weg frei machen für erste Baumfällarbeiten. Wenn in den Betrieben gestreikt würde, dann würde es die Unternehmer, die hinter S 21 stehen, da treffen, wo es ihnen am meisten weh tut: beim Profit.

Aufklärungskampagne

Die Projektbefürworter nutzen den Schlichterspruch für eine neue Propagandaoffensive. Dagegen brauchen



Florian Toniutti

„Jugendoffensive gegen Stuttgart 21“ – organisiert und entschlossen

„Wir bauen Stuttgart 21 für die junge Generation“ beteuerten die Befürworter bei der Schlichtung. Doch gerade „Stuttgart 21 plus“ gibt noch mehr Gelder aus, die in Schulen, Ausbildungsplätzen und einem gut ausgebauten, kostenlosem Nahverkehr fehlen. Jugendliche wehren sich dagegen und organisieren sich in der „Jugendoffensive gegen Stuttgart 21“.

Während 9.552,5 Lehrerstellen wegfallen sollen, werden die Ausgaben für „Stuttgart 21 plus“ erhöht. Noch mehr als zuvor gilt: Stuttgart 21 klaut uns die Zukunft. Wie am 30. September geschehen, soll Stuttgart 21 gegen die Jugend durchgesetzt werden.

Mitglieder von SAV und Linksjugend [solid] waren im März 2010 Mitbegründer der „Jugendoffensive gegen Stuttgart 21“. Sie ist eine unabhängige und offene Initiative von und für alle Jugendlichen, die gegen Stuttgart 21 aktiv werden wollen. Auf wöchentlichen Treffen kommen alle zusammen und entscheiden gemeinsam. Ziel ist es, so viele Jugendliche wie möglich zusammen zu bringen, organisiert gegen Stuttgart 21 zu kämpfen. Zwei Zeitungen und unzählige Flugblätter brachte sie dafür heraus.

Im parlamentarischen Untersuchungsausschuss



soll versucht werden, die Wahrheit über den Polizeieinsatz unter den Teppich zu kehren. Die „Jugendoffensive gegen Stuttgart 21“ hat unter anderem bei einer Pressekonferenz am 8. Oktober durch Filmaufnahmen und Zeugenaussagen nachgewiesen, dass die Gewalt im Schlossgarten am „Schwarzen Donnerstag“ von der Polizei ausging und diese dafür auch Provokateure einsetzte. In der Schule wird uns beigebracht: Alle Staatsgewalt geht vom Volk aus. Am 30. September mussten wir erfahren: Alle Staatsgewalt geht aufs Volk los.

Florian Toniutti hat die „Jugendoffensive gegen Stuttgart 21“ mitgegründet, ist im Sprecherrat und Mitglied der SAV

wir eine inhaltliche Gegenoffensive mit Flugblättern, die den Bluff von S 21 plus und die bei der Schlichtung offengelegten Lügen und den ganzen Murks der Bahn offenlegen. Das ist wichtig, um schwankende oder eher passive Schichten für den Widerstand zurück- beziehungsweise hinzuzugewinnen.

Massendemonstrationen

Wir müssen davon ausgehen, dass Bahn, Land und Stadt bis zu den Landtagswahlen möglichst viele unumkehrbare Fakten schaffen und den Weiterbau mit Polizeigewalt durchsetzen wollen. Das Potenzial für kämpferische Demonstrationen ist weiter vorhanden, das hat die Demonstration der Parkschützer am Samstag, den 4.12. mit 10.000 und die darauffolgende Montagsdemo mit 11.500 TeilnehmerInnen gezeigt. Dies muss für weitere Großdemonstrationen genutzt werden, auch für gemeinsame Mobilisierungen mit den Bürgerinitiativen im Rheintal, mit BIs gegen die ICE-Trasse Nürnberg-Erfurt, die Brücke über den Fehmarnbelt und gegen andere unsinnige Großprojekte in Deutschland und Europa.

Wirksame Blockaden

Ursprünglich sollten am Freitag, den 3. Dezember die nächsten Baumfällarbeiten am Nordausgang stattfinden. Es war ein Erfolg der von den Parkschützern angekündigten Blockade, dass diese Arbeiten abgesagt beziehungsweise verschoben wurden. Trotz der Absage harrten 50 Blockierer in dieser Nacht bei klirrender Kälte am Nordflügel auf.

Es ist notwendig, dass nicht nur die Parkschützer, sondern auch das Aktionsbündnis und alle Aktivengruppen gegen Stuttgart 21 einen Plan für erfolgreiche Blockaden der Baustellen entwickeln und umsetzen. Bei den Aktionskonferenzen sollte die Organisierung effektiver Blockaden auf der Tagesordnung stehen. Bei Montagsdemos und allen anderen Demonstrationen sollten Blockaden und weitere Aktionen des „zivilen Ungehorsams“ bekannt gemacht und offensiv dafür geworben werden. Wirksame Blockaden könnten auch die Vorstufe für spätere Dauerbesetzungen sein.

Auch bei der Verhinderung des Kernkraftwerks in Wyhl und der Wiederaufbereitungsanlage in Wackersdorf waren „ziviler Ungehorsam“, Blockaden und Besetzungen entscheidend für den Erfolg.

Politischer Kampf

Bei S 21 geht es nicht um Fakten und Argumente. Es geht um unterschiedliche Interessen: eine lebenswerte Stadt auf der einen Seite, Profitstreben von Immobilienhagern, Banken, Konzernen auf der anderen Seite. Das muss man offen sagen. Und die Konsequenzen daraus ziehen. Nötig ist es, nicht nur den Kampf gegen das Projekt, sondern auch gegen die Profiteure von S 21 zu führen. Grube, Kefer und Co. muss die Kontrolle über die Bahn entzogen werden. Auch ihren politischen Handlangern, wie Schuster, Mappus und Merkel, muss das Handwerk gelegt werden.

Die Grünen sind zwar ein Faktor in der Bewegung gegen S 21, aber sie sind eine etablierte, pro-kapitalistische Partei. Ihre Atom- und Kriegspolitik haben gezeigt, dass

Volksentscheid?

Die Gesetzeslage in Baden-Württemberg macht einen erfolgreichen Volksentscheid extrem schwer, weil nicht nur die Mehrheit der Abstimmenden, sondern mindestens ein Drittel der Wahlberechtigten zustimmen müssen.

In Baden-Württemberg gibt es 7,5 Millionen Wahlberechtigte. Wenn beispielsweise vier Millionen ihre Stimme abgeben, müssten 2,5 Millionen (62,5 Prozent der Abstimmenden) dafür sein. Der Staat ließ am 30. September zwar unter 18-Jährige verprügeln, verweigert Minderjährigen aber die Teilnahme an einem solchen Volksentscheid. Dazu kommt die Diskriminierung von Migranten, die ebenfalls davon ausgeschlossen sind.

Die SPD will mit ihrem Volksentscheid über die Hochgeschwindigkeitsstrecke und S 21 zusammen abstimmen lassen. Ihr erklärtes Ziel ist es, S 21 durch einen Volksentscheid zu legitimieren. SPD-Fraktionsschef Claus Schmiedel und SPD-Landesschef Nils Schmid erklärten Ende Oktober: *„Wir wollen mit einer Volksabstimmung dem Projekt Flügel verleihen.“*

In diese Falle darf die Bewegung nicht tappen.

Klaus Gebhard von den Parkschützern hat gegenüber der „Südwestpresse“ richtigerweise erklärt: *„Damit das Ergebnis jedoch verbindlich akzeptiert werden kann, sind Bedingungen zu erfüllen: ein vollständiger Baustopp bis zum Abstimmungstermin, eine mediale und finanzielle Chancengleichheit bei der zur Information der Bevölkerung über Vor- und Nachteile der zur Wahl stehenden konkurrierenden Projekte, und getrennte Bürgerbefragungen: über den Tiefbahnhof stimmt nur die Bevölkerung Stuttgarts und der Region ab, über die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm entscheiden alle Bürger im Land“* (27. November).

Es ist nicht davon auszugehen, dass diese Bedingungen erfüllt werden.

man auf sie nicht bauen kann.

Darum brauchen wir eine Partei, die sich nicht den Sachzwängen des Kapitalismus beugt, sondern den Kampf gegen S 21 mit dem Kampf für eine grundlegend andere Gesellschaft verbindet. Eine breit verankerte Partei, die das Profitstreben offen angreift, die Verbindung zu anderen Protesten zieht, ein Forum für inhaltliche Debatten über politische Alternativen bietet und ihre Positionen nutzt, um den außerparlamentarischen Kampf zu politisieren und weiter aufzubauen, würde den Widerstand gegen S 21 enorm stärken. DIE LINKE ist heute die einzige relevante Partei, die einen antikapitalistischen Anspruch hat. Damit sie diesem gerecht wird und sich zu einer vorwärtstreibenden Kraft im Widerstand gegen S 21 und darüber hinaus entwickelt, muss sie sich in diesem Sinn verändern. Dafür macht sich die SAV in der LINKEN stark.

Hinter S 21 steckt System – Kapitalismus

Bürgerbahn statt Börsenwahn

Bei den Gesprächen wurde glasklar: Grube und Kefer wollen keine Bahn im Interesse der Mehrheit der Bevölkerung und der Umwelt. Die Bahn soll ein profitorientiertes Unternehmen sein mit der Perspektive es an der Börse zu verscherbeln. Das Gleisfeld des Stuttgarter Kopfbahnhofs muss geräumt werden, um mit den freien Gleisflächen zu spekulieren. Bei den Schlichtungsgesprächen wurden erstmals Zahlen für die Grundstückspreise genannt: 2.500 bis 3.000 Euro pro qm.

Die Landesvorsitzende des BUND, Brigitte Dahlbender, hat es beim „Faktencheck“ auf den Punkt gebracht: Mit 500 Millionen Euro Planungskosten und 16 Jahren Planungszeit hat die Bahn noch nicht mal einen funktionsfähigen Bahnhof vorzuweisen, während die S-21-Gegner in wenigen Jahren allein durch ehrenamtliche Arbeit mit K 21 ein besseres Betriebskonzept entwickelt hätten. Und Klaus Arnoldi vom Verkehrsclub VCD erklärte in seinem Schlussplädoyer, dass die Stuttgarter ihren Hauptbahnhof besser kennen würden als die Bahnmanager.

Grube und Kefer wussten entweder von den ganzen Problemen, die sie bei der Schlichtung widerwillig zugeben mussten, oder sie wussten es nach 16 Jahren Planungszeit immer noch nicht. Die Schlussfolgerung daraus kann nur heißen, dass Leuten wie Grube, Kefer und Co. die Kontrolle über die Bahn entzogen werden muss.

Die Bewegung gegen S 21 und die Partei DIE LINKE sollten fordern, dass Bahnmanager wie Grube und Kefer, sowie alle anderen Vorstände und Aufsichtsräte entlassen werden. Die Bahn muss von unten bis oben demokratisch verwaltet und kontrolliert werden. Dafür müssen auf allen Ebenen demokratisch gewählte Gremien aus Bahnbeschäftigten, Bahnnutzern sowie VertreterInnen von Umwelt- und Verkehrsinitiativen wie BUND, VCD oder Pro Bahn die Verwaltung der Bahn übernehmen und sie im Interesse von Beschäftigten und Nutzern umorganisieren. Mit unserem Widerstand können wir S 21 verhindern. Damit wäre schon viel gewonnen. Aber wir können die Bahn nicht zwingen, K 21 umzusetzen. Wir müssen auch verhindern, dass die Bahn sich bei einem Ausstieg 2,8 Milliarden Euro Schadensersatzzahlungen von uns Steuerzahlern einklagt. Deshalb müssen wir den Widerstand gegen Stuttgart 21 mit dem Kampf für eine demokratische Verwaltung und Kontrolle der Bahn verbinden.

Profiteure enteignen

Mitten in die Schlichtungsgespräche platzte die Meldung, dass die Bahn ihr bundesweites Fernbusliniennetz ausbauen und mit „Billigangeboten“ der Schiene Konkurrenz machen will. Güterverkehr soll noch mehr auf die Straße verlagert werden. Die Autolobby hat mit der Bundesregierung den Plan entwickelt, dass demnächst 25 m lange 44 bis 60-Tonner LKWs (Gigaliner) über unsere Straßen brettern. Das zeigt, dass hinter S 21 auch die Automobilkonzerne stecken. Es kommt nicht von ungefähr, dass drei der letzten Bahnchefs von Daimler kommen.

Entscheidungsträger von S 21 sitzen in Gremien von Firmen, die an der Planung und dem Bau von S 21 beteiligt oder mit ihnen über ihre Parteien verfilzt sind. Mappus selbst kommt von Siemens. Sein Arbeitsverhältnis ruht



derzeit. Siemens stellt die Hochgeschwindigkeitszüge her. Gönner und Schuster haben enge Beziehungen zum Großinvestor ECE, der das Einkaufszentrum hinter der LBBW baut.

Es kommt nicht von ungefähr, dass Anfang November sechs Konzernchefs, darunter Zetsche und Hambrecht von BASF sich demonstrativ hinter Stuttgart 21 gestellt und eine weitere Lobby von Firmenchefs gegründet haben. Sie wollen mit Stuttgart 21 ein Exempel statuieren, wie gegen den Willen der Bevölkerung ein profitträchtiges Großprojekt durchgezogen wird. Sie wollen verhindern, dass die Entschlossenheit der Bewegung gegen S 21 auf die Betriebe überschwappt und die Belegschaften sich ähnlich gegen Arbeitsplatzabbau, Leistungshetze und andere Angriffe aus den Chefetagen zur Wehr setzen. Sieghard Bender, der Bevollmächtigte der IGM Esslingen berichtete in einer Rede bei einer Montagsdemo, dass in einem Esslinger Betrieb ein Firmenchef nach Bekanntgabe von Informationen über die Lage des Betriebs mit Lügenpackrufen konfrontiert wurde. Daimler macht derzeit einen neuen Anlauf für den Bau einer Teststrecke. Für Daimler besteht die Gefahr, dass diese wie in Boxberg verhindert wird. Die Chefetagen haben allen Grund, sich für S 21 stark zu machen und von Politikern und Staatsapparat ein hartes Durchgreifen einzufordern. Sie sehen ihre Interessen bedroht. Und es kommt nicht von ungefähr, dass sich Kanzlerin Merkel voll hinter sie stellt.

„Stuttgart ist überall.“ Dieser Slogan hat eine grundlegende Bedeutung. Die Verfilzung von Wirtschaftsbossen mit korrupten Politikern bestimmt die Verhältnisse. Sei es die Atomkraft, die für die Energiekonzerne Milliarden Gewinne bedeutet, sei es die Gesundheitsreform, die die Profitinteressen der Pharmaindustrie bedient, oder Prestigeobjekte wie die Hamburger Elbphilharmonie. Solange eine kleine Minderheit die Macht über die Wirtschaft hat, wird sie diese Macht nutzen, ihre Interessen durchzusetzen. Deshalb müssen die S-21-Profiteure enteignet und mit der Diktatur der Banken und Konzerne Schluss gemacht werden.

„Stuttgart ist überall“

Das ist das Motto der überregionalen Demo vom 11. Dezember und es könnte kaum passender sein. Auf der Montagsdemo am 22. November sprach Stefan Kabitz von der Initiative „Das bessere Bahnkonzept e.V.“, die gegen den Bau der ICE-Trasse von Nürnberg nach Erfurt kämpft. TeilnehmerInnen der Montagsdemo erinnern sich vielleicht noch an die "So-da-Brücke", die Brücke, die schon so dasteht, aber wohl erst 2040 in Betrieb geht und dann schon wieder sanierungsbedürftig ist?

Am 25. November berichtete die Fernsehsendung „Kontraste“ über den Widerstand gegen die Brücke über den Fehmarnbelt nach Dänemark. Die AktivistInnen dort berufen sich auf den Widerstand gegen Stuttgart 21. Die „Allianz gegen eine feste Fehmarnbeltquerung“ hat in einer Presseerklärung am 1. Oktober die Polizeigewalt am Vortag in Stuttgart verurteilt.

Im Rheintal kämpfen die Anwohnerinnen für effektiven Lärmschutz und eine menschen- und umweltfreundliche Trassenführung.

Der 11. Dezember ist auch ein „Europäischer Tag gegen unnütze Großprojekte“. Zum Beispiel demonstrieren in Bayonne und Langon in Südwestfrankreich Menschen gegen den Bau einer Hochgeschwindigkeitseisenbahn durch die Pyrenäen, im Susa-Tal in Nordwestitalien gegen eine Hochgeschwindigkeitstrasse durch die Alpen.

Tatsächlich gibt es auch einen inneren Zusammenhang. 1983 wurde der European Round Table (ERT), eine Lobbyorganisation aus führenden europäischen Großkonzernen, gegründet. Eines ihrer ersten Papiere trug den Titel „Missing Links“ (Fehlende Zwischenglieder) und forderte den Bau von Brücken oder Tunneln nach England und nach Skandinavien und den Bau eines europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes. Diese Forderungen wurden 1993 von der EU unter dem Titel „Transeuropäische Netze“ übernommen. Dabei hielten sich die EU und ihre Mitgliedsstaaten so sklavisch an die ERT-Vorgaben, dass sie bis heute eine Brücke über den Fehmarnbelt nach Dänemark bauen wollen. Solche Kleinigkeiten, dass es inzwischen keinen Ostblock mehr gibt und sich Verkehrsströme verschoben haben, dürfen da keine Rolle spielen.

Ähnlich wie bei Stuttgart 21 wurden die Kosten viel zu niedrig und das zu erwartende Verkehrsaufkommen viel zu hoch angesetzt. So wie sich Stuttgart 21 ursprünglich weitgehend durch den Grundstücksverkauf finanzieren sollte, sollten sich die Hochgeschwindigkeitstrassen durch die Fahrpreise bald finanzieren. Der ERT plädierte für eine private Vorfinanzierung. Das zeigt eines der tatsächlichen Hauptmotive: Die Konzernbosse wollten profitable Anlagemöglichkeiten für ihr Kapital schaffen. Wie gründlich das in die Hose ging, zeigt der bereits fertig gestellte Ärmelkanaltunnel: Die Baukosten stiegen auf mehr als das Doppelte (15 Milliarden Euro), zehn Jahre nach Inbetriebnahme waren es weniger als zehn Millionen Fahrgäste und weniger als zwei Millionen Tonnen Fracht (erwartet waren 16 Millionen Fahrgäste und sieben Millionen Tonnen Fracht).

Tatsächlich bedeuten die Hochgeschwindigkeitstrassen eine verschärfte Aufteilung Europas in Wirtschaftszonen,

AHT-RIK EZ !
 OUI À LA MODERNISATION DES VOIES EXISTANTES ! NON AU GASPILLAGE DES VOIES LGV !
NON A LA LGV !
 BAI ORAINGO BURDIN BIDEAREN ANTOLATZEARI !
 BURDIN BIDE BERRIAK EKAR LEZAKEEN XAHUTZEARI EZ !



sogenannte Metropolregionen, die weltweit wettbewerbsfähig sein sollen, und Verkehrskorridore, die wirtschaftlich immer mehr abgehängt werden, weil die Abstände zwischen den Bahnhöfen der Hochgeschwindigkeitszüge immer größer werden, die aber unter wachsender Umweltzerstörung und Lärmbelastung leiden, wenn der Verkehr deutlich schneller wächst als die Wirtschaft insgesamt. Wenn dabei in den Alpen oder Pyrenäen oder an der Ostseeküste Regionen verschandelt werden, für die bisher der Tourismus eine wichtige Einnahmequelle war, sind die Folgen auch ökonomisch verheerend. Die private Finanzierung wurde weitgehend beerdigt, weil regelmäßig die Kosten explodieren und der Nutzen weit unter den Erwartungen bleibt. In der ganzen EU werden die SteuerzahlerInnen geschöpft. So heißt es im Aufruf für den „Europäischen Tag gegen unnütze Großprojekte“: „JA zur Modernisierung des bestehenden Bahnnetzes. NEIN zur Verschwendung von Steuergeldern durch das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem.“

Ein erfolgreicher Kampf gegen Hochgeschwindigkeitseisenbahnen findet im italienischen Susa-Tal statt. Im Spätherbst organisierte die „Jugendoffensive gegen Stuttgart

→ **Giornata Europea contro le Grandi Opere Inutili**

11/12 H.14 MANIFESTAZIONE

partenza da S.Giuliano arrivo a Susa in piazza Savoia


In collegamento con le altre manifestazioni che si terranno a:

Bayonne, Stoccarda, Terzigno e ai presidi organizzati in contemporanea negli altri territori in lotta

**SI' alla modernizzazione della rete ferroviaria esistente
NO allo spreco dell'Alta Velocità Ferroviaria**



**NO TAV: UNA GARANZIA PER
IL FUTURO (DI TUTTI/E)**

→  **Comunità Montana Valle Susa e Val Sangone**
→ **Movimento No Tav**

modernizzazione

resistere
valle
grandi
torino
partecipazione
lobby politica
soldi
susa
lione
notav
democrazia
esistere
pubblico opere
territori
difesa
debito
ferrovia tav
manifestazioni
inutili

Am 11. Dezember wird im Rahmen des „Europäischen Tages gegen unnütze Großprojekte“ nicht nur in Stuttgart, sondern auch im italienischen Susa-Tal und in anderen Ländern demonstriert

21“ eine Veranstaltung mit Nicoletta Dosio von der Kampagne gegen dieses Projekt (No TAV). Das Susa-Tal ist schon jetzt mit einer Autobahn, zwei Bundesstraßen und einer Bahnlinie belastet. Trotzdem soll noch die Hochgeschwindigkeitstrasse Lyon-Turin durch das Tal führen. Die geplanten Tunnel sollen teils durch uran- beziehungsweise asbesthaltiges Gestein führen. Die starken Winde im Tal könnten Krebs erzeugendes Asbest bis Turin wehen! Am 23. Januar gab es eine Demonstration mit 40.000 Menschen. Es wurden Protestcamps („presidi“) errichtet an Stellen, an denen Probebohrungen stattfinden sollen. Am 17. Februar wurden bei einem brutalen Polizeieinsatz DemonstrantInnen schwer verletzt. Die italienische Zentralregierung (und die Mafia, die bei Großbauprojekten meist mit von der Partie ist) versuchte, Probebohrungen mit einer Militarisierung der Region

durchzusetzen. Sie wollten einen Baubeginn vorweisen, damit EU-Gelder für das Projekt nicht gestoppt werden, sind aber damit gescheitert. Das ist ein großer Erfolg, der das Aus für das Projekt bedeuten könnte.

Die verschiedenen Kampagnen in Italien, Frankreich und Spanien haben sich am 23. Januar zusammen geschlossen und die "Charta von Hendaye" verabschiedet. Von ihnen ging auch die Initiative für den „Europäischen Tag gegen unnütze Großprojekte“ am 11. Dezember aus. Sie solidarisieren sich mit dem Widerstand gegen Stuttgart 21 und schreiben: „Wir sind davon überzeugt, dass ein Zusammenschluss unseres Protests mit dem anderer Bürgerinitiativen im Widerstand gegen unnütze Großprojekte, der natürlich auch Hochgeschwindigkeitsbahnstrecken umfasst, unerlässlich ist und willkommen geheißen wird.“ Die SAV sieht das genauso.



Unser Programm gegen Stuttgart 21

- Nein zu Stuttgart 21 einschließlich der Hochgeschwindigkeitsstrecke Wendlingen-Ulm.
- Die Gäubahn muss ausgebaut werden.
- Verwendung der 14 Milliarden Euro, die dafür sinnlos vergraben werden, 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.
- Entlassung von Grube und aller anderen Bahnvorständen und Aufsichtsräten. Demokratische Verwaltung der Bahn durch gewählte VertreterInnen der Beschäftigten, der Bahngewerkschaften, Organisationen wie „Bahn von unten“, „Pro Bahn“, Verkehrsclub Deutschland VCD, BUND sowie regionalen Bürgerinitiativen und Umweltorganisationen wie zum Beispiel die Bewegung gegen Stuttgart 21 oder die Bürgerinitiative Rheintalbahn. Diese gewählten VertreterInnen sollten nicht mehr verdienen als den durchschnittlichen Lohn der Bahnbeschäftigten und jederzeit abwählbar sein.
- Entlassung der Chefs und Aufsichtsräte der SSB/ VVS und demokratische Verwaltung des Nahverkehrs durch demokratisch gewählte Beschäftigte und Nutzer
- Ausbau des S-Bahn-Netzes und des gesamten öffentlichen Nahverkehrs. Enge Koordination und Vertaktung zwischen kommunalen Verkehrsbetrie-
- ben und Bundesbahn
- Nulltarif im gesamten VVS
- Die Stadt gehört uns. Schluss mit Immobilienspekulation, Kommerz, Prestigebauten, Bürobunkern und Betonwüsten. Für eine demokratische Stadtplanung im Interesse und unter der Kontrolle der hier lebenden und arbeitenden Menschen. Dafür muss in allen Stadtteilen und stadtweit eine Bürgerbeteiligung mit Entscheidungs- und Kontrollbefugnis erfolgen.
- Diktatur der Banken und Konzerne beenden. Überführung aller Banken und Konzerne in Gemeineigentum unter demokratischer Kontrolle durch die arbeitende Bevölkerung. 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 Räte Demokratie 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 Stuttgart 21.“

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.

www.sozialismus.info
stuttgart@sav-online.de



Kommt zur SAV

Mittwoch, 15.12.

„Großbritannien, Frankreich, Irland: Jugendliche stehen auf gegen die Politik der Banken und Konzerne. Join the fightback“

18:30 Uhr, Im Falken-Büro, Wagenburgstraße 77, Bushaltestelle „Tunnel Ostportal“, Buslinie 40

Donnerstag, 16.12.

„Lügner regieren – Konzerne profitieren. Deshalb: Regierung stürzen und Kapitalismus abschaffen. Vorschläge und Programm der SAV“

19.00 Uhr, In der Spreuergasse 45 (Bad Cannstatt, Eingang von der Finstermünzgasse)