

# Stuttgart 21 stoppen



Extrablatt der SAV Stuttgart - Ende August 2011 - gegen Spende

## Nach dem Stresstest Widerstand steigern und verbreitern

### Nach dem Stresstest

Mit dem Stresstest ist ein weiteres Kapitel der Auseinandersetzung um Stuttgart 21 zu Ende gegangen.

Für die AktivistInnen im Widerstand gegen S 21 wurde durch die Enthüllungen der letzten Wochen und Geißlers Stresstest-Show der Wahnsinn von Stuttgart 21 bestätigt.

Beim Stresstest wurde nur der Stress des regulären Betriebs getestet. Häufige Störungen wie Zugversagen, Weichen- und Signalstörungen wurden ebenso wenig berücksichtigt wie Sturm- oder Frostschäden oder starker Schneefall. Selbst unter diesen günstigen Bedingungen hat Stuttgart 21 den Test nur mit befriedigend (=„betriebswirtschaftlich optimale Betriebsqualität“) „bestanden“. Stuttgart 21 soll 49 Züge schaffen, weniger als der Kopfbahnhof Ende der 1960er Jahre schaffte und mit einem Fahrplan, der die Bedürfnisse der Fahrgäste mit Füßen tritt.

Der Stresstest machte deutlich, dass die S-Bahn jetzt schon an ihre Grenzen stößt. Die Umbaumaßnahmen für Stuttgart 21 und die vorgesehene gemeinsame Nutzung der S-Bahn-Trasse auf den Fildern mit dem Regional- und Fernverkehr könnten das S-Bahn-Chaos des letzten Jahres zurückkehren lassen.

Trotzdem behaupteten Schuster und andere in der Runde, S 21 sei notwendig, um den Regionalverkehr zu verbessern. Auch als Bahn-Technik-Vorstand Kefer am 29.7. im Stuttgarter Rathaus auf Geißlers Vorschlag Überraschung spielte und sagte „*Ich bin völlig verblüfft*“ war das gelogen. Die Süddeutsche Zeitung deckte auf, dass Geißler bereits zwei Tage zuvor Kefer seinen „Frieden-für-Stuttgart“-Plan überreicht hatte. Wundert es noch jemanden, dass die Bewegung gegen Stuttgart 21 diese Leute „Lügenpack“ nennt? Aber welchen Sinn hat es sich mit ihnen noch an einen Tisch zu setzen und den Eindruck zu erwecken, sie seien für Argumente zugänglich

und an einem guten Bahnhof interessiert?

Vor Wochen erklärte der Bahn-Vorstand gegenüber der Financial Times Deutschland, dass sie S 21 nur aufgeben, wenn sie durch „bürgerkriegsähnliche Zustände“ nicht mehr weiterbauen könnten. Die Bahn baut weiter und will es auf eine Machtprobe mit der Bewegung gegen S 21 ankommen lassen. Der große Brocken der Tunnelbauarbeiten über 750 Millionen Euro wurde vergeben, interessanterweise an den drittgrößten österreichischen Baukonzern Porr, der Anfang des Jahres durch Korruptionsverdacht in die Schlagzeilen geriet. Auch interessant: „*Allerdings wollten sich weder die Bahn noch*



**SAV Sozialistische Alternative** ■  
[www.sozialismus.info](http://www.sozialismus.info) ★ [stuttgart@sav-online.de](mailto:stuttgart@sav-online.de)

Vi.S.d.P.: U. Beck, Terrotstr. 33, Stuttgart

die beauftragte Baufirma Porr über die Risikoaufteilung bei möglichen Kostensteigerungen äußern.“ (Financial Times Deutschland) Das Geprahle der Bahn, dass sie den Auftrag zu dem vorgesehenen Preis vergeben konnte, besagt also keineswegs, dass die von den S21-Gegnern erwarteten Kostensteigerungen nicht drohen.

Die Verrohrung der Stadt für die Grundwassermanipulation hat begonnen. Wenn die Verlegung durch den Park erfolgt, soll der Park von den Zelten geräumt werden. Für Anfang September hat die Bahn den Abbruch des Südflügels angekündigt. Die Polizei bereitet sich auf Großeinsätze in der Stuttgarter Innenstadt vor.

### Geißlers Kombivorschlag

Bisher lehnen Bahn, Bund, SPD etc. Geißlers Kombibahnhof ab. Er könnte ihnen aber als Rückzugslinie dienen, wenn wir wieder wie im letzten Jahr massenhaften zivilen Ungehorsam auf die Beine stellen und ihnen Stuttgart 21 doch zu heiß wird. Das erklärt, dass CDU-Kanzleramtschef Pofalla und Bundesverkehrsminister Ramsauer bei einer Telefonkonferenz am 5.8.2011 sagten, Geißlers Vorschlag sei „zur Unzeit“ gekommen (Süddeutsche Zeitung 5.8.2011). Geißler ist sicher, dass der Widerstand weitergeht, und dass der Weiterbau „un-



kalkulierbare Reaktionen provozieren“ wird.

Ihr Kompromiss soll keinen Frieden, sondern Ruhe bringen. Dass es dabei nicht um einen möglichst guten Bahnhof geht, sondern um ein politisches Manöver, das zeigt schon die Aussage von SMA-Chef Stohler: „Zu K21 kann ich mich nicht äußern, damit habe ich mich nie befasst.“

Es wäre fatal, wenn wir uns in einer Diskussion über das Für und Wider von S21 und Kombibahnhof verzetteln würden und nicht mehr nach außen tragen würden, dass das beides zerstörerische Projekte sind, während Stuttgart bereits einen guten Bahnhof hat und mit überschaubarem Aufwand einen ausgezeichneten Bahnhof haben könnte, nämlich K21.

### Die Rolle der Landesregierung

Das Stresstest-Ergebnis und Geißlers Kombivorschlag hat zu Konflikten in der Landesregierung geführt bis hin zu Medienspekulationen, dass die Regierung an Stuttgart 21 platzen könnte.

SPD-Fraktionschef Claus Schmiedel verwies auf den Ko-

alitionsvertrag und drohte: „Wer die Volksabstimmung infrage stellt, stellt die Koalition infrage.“ Er weiß ebenso wie die Grünen, dass die Volksabstimmung gegen Stuttgart 21 mit ihrem Quorum von 33% der Stimmberechtigten kaum zu gewinnen ist. Aber die Grünen wissen ebenso gut wie er, dass im Koalitionsvertrag auch der Integrale Taktfahrplan (ITF) steht. Doch die Grünen sagen nicht, dass der Stresstest gezeigt hat, dass Stuttgart 21 sowohl den baden-württembergischen, als auch den bayrischen ITF unmöglich machen und deshalb der Koalitionsvertrag einen Stopp von Stuttgart 21 verlangen würde, sondern sie geben klein bei.

Am 3. August haben die Ingenieure<sup>22</sup> beim Eisenbahnbundesamt Beschwerde eingelegt, weil die Bahn im Widerspruch zum Planfeststellungsbeschluss Rohre ohne inneren Korrosionsschutz verwendet. Aber die Landesregierung lässt diese Verletzung des Planfeststellungsbeschlusses durch Großeinsätze der Polizei beschützen, anstatt wie versprochen bis zur Volksabstimmung einen Baustopp durchzusetzen.

Die SPD hat für Verkehrsminister Winfried Hermann einen Maulkorb durchgesetzt: Sein Ministerium muss Prüfergebnisse, die den Stuttgart-21-Befürwortern nicht passen, „vorerst unter Verschluss“ halten („Südkurier“) und darf nicht einmal parlamentarische Anfragen allein beantworten. Dagegen dürfen Innenminister Gall und Kultusministerin Warminski-Leitheußer offenbar gegen die „Jugendoffensive gegen Stuttgart 21“ hetzen und ihr die Schuld an der Polizeibrutalität vom 30. September 2011 geben, ohne mit Kabinettskollegen Rücksprache zu halten. Und wenn das Finanzamt Stuttgart, das SPD-Finanzminister Nils Schmid untersteht, BUND und VCD droht, ihnen die Gemeinnützigkeit zu entziehen, dürfen da Grüne Kabinettskollegen mitreden?

Auch unter der Grünen-SPD-Regierung geht die Kriminalisierung des Widerstands gegen Stuttgart 21 weiter. Nicht mal die 1982 von der CDU-Landesregierung im Kampf gegen die damalige Friedensbewegung (Nato-„Nachrüstung“) eingeführte Wegtragegebühr wird abgeschafft.

Kretschmann verweist auf Verträge der Vorgängerregierungen, statt zu argumentieren, dass diese Verträge nichtig sind, weil die Bahn Regierungen und Abgeordnete nach Strich und Faden getäuscht hatte. Letztes Jahr erstellte der Verfassungsrechtler Professor Hans Meyer für die Grünen-Landtagsfraktion ein Rechtsgutachten, wonach die Mischfinanzierung von Stuttgart 21 verfassungswidrig sei.

Kretschmann sagt, nur „ein Wunder“ könne Stuttgart 21 noch stoppen. Er sagte in einem „stern“-Interview, dass derartige Projekte nur in wenigen Fällen gestoppt worden seien – Wyhl, Wackersdorf, Kalkar – und verweist auf die Volksabstimmung. Ein Stopp von Stuttgart 21 durch eine Volksabstimmung wäre bei der hiesigen Rechtslage

## **Kombibahnhof ist Kombi-Unsinn**

### **Interview mit Winfried Wolf**

*Chefredakteur von „lunapark 21/Zeitschrift zur Kritik der globalen Ökonomie“, Bahnexperte bei „Bürgerbahn statt Börsenbahn“ und aktiv bei „Bahn für alle“*

#### **Was ist Dein Fazit aus dem „Stresstest“?**

W.W.: In der Präsentation des Stresstestes wurde für ein Millionen-Publikum deutlich, dass der Tiefbahnhof S21 bereits rein fahrplantechnisch nicht funktionieren kann. Drei Stichworte: Oft zwei Züge in einem Gleis; meist reale Aufenthaltszeiten für Einstieg und Ausstieg von eineinhalb Minuten und weniger; immer diese kriminelle 15-Promille-Schräglage der Bahnhofsgleise. Während die Bahn 15 Jahre Zeit hatte, einen überzeugenden Fahrplan für S21 zu entwickeln, wurde dieser in weniger als 1,5 Stunden von Fachleuten wie Boris Palmer in die Tonne getreten.

#### **Der Bahnexperte und S-21-Gegner Karl-Dieter Boddack beurteilt Geißlers Komibahnhof SK 2.2 insgesamt positiv, weil er seiner Meinung nach Stuttgart vor der Katastrophe S 21 bewahre, finanzierbar und realisierbar sowie weniger zerstörerisch für das Stadtbild sei. Wie siehst Du das?**

W.W.: Im Nachhinein stellte sich heraus: Die Bahn und die Bundesregierung waren drei Tage vor der Stresstest-Präsentation von dem Kombibahnhofs-Plan im Detail durch Geißler informiert worden. Da stellt sich doch die Frage: Warum spielten Kefer & Co. vor den TV-Kameras ein dermaßen abgeschmacktes Theater und gaben sich als „völlig überrascht“? Tatsache ist: durch die Präsentation des Kombimodells spricht jetzt niemand mehr darüber, dass der Stresstest für die Bahn völlig in die Hose ging. Alles diskutiert über die Kombilösung. Die jedoch ist ebenso teuer wie S21 vor eineinhalb Jahren teuer war. Und sie ist im großen und ganzen ebenso zerstörerisch wie S21.

#### **SMA und Geißler behaupten jedoch, die Trennung von schnellem Verkehr und Regionalverkehr brächte eisenbahntechnisch Vorteile.**

W.W.: Es gibt eine solche Trennung nur da, wo es nicht anders geht, wo es keine freien Kapazitäten gibt. Also z.B. in Zürich. Es gibt sie nicht in den Hauptbahnhöfen anderer – gleich großer oder größerer – Städte wie Hamburg, München, Köln, Hannover, Frankfurt. Dort wo ein Kombilösung gebuddelt wird, so aktuell in Leipzig, kann dies mit den Interessen der Baulobby erklärt werden – weswegen man ja vorher im Leipziger Kopfbahnhof bei dessen Restaurierung zwei Gleise herausnehmen musste. So wie es ja auch in Stuttgart stattfinden soll – diesen Kombi-Unsinn kann man nur bauen, wenn man im bestehenden Kopfbahnhof vier bis sechs Gleise heraushaut. Warum soll es chic sein,

wenn man aus Tübingen im Stuttgarter Kopfbahnhof ankommt und dann eine Etage tiefer gehen muss, um nach Mannheim oder Ulm weiterzufahren? Tatsächlich gibt es dann zwei Bahnhöfe an einer Stelle, was die Umsteigewege erheblich verkompliziert, verlängert und beschwerlicher macht.

#### **Was hältst Du von der Taktik von S-21-Gegnern, die sagen, man dürfe den Kombibahnhof nicht ablehnen, weil man sich dadurch in der Öffentlichkeit als kompromissunwillig diskreditiere?**

W.W.: So ähnlich wurde Ende November 2010 zum Thema Stresstest und Testat durch sma argumentiert. Man wollte nicht Fundi sein und ließ sich auf das Modell „Stresstest für S21“ und Nachbesserungen für ein „S21 plus“ ein. Dadurch wurde die Bewegung geschwächt, die Debatten auf Technik reduziert. Am Ende sahen wir ausgesprochen alt aus, als auch sma sagte: „Geht doch“.

#### **Wie beurteilst Du die ablehnende Haltung der Bahn gegenüber dem Kombibahnhof?**

W.W.: Ich schließe nicht aus, dass die Bahn am Ende noch auf dieses Modell einschwenkt. Aktuell haben Grube und Kefer sicher Angst, dass mit der Kombilösung eine komplette Neuplanung verbunden ist und dass in der entsprechenden Zeit ihnen alle Felle wegswimmen. Im Übrigen bringt die Kombilösung natürlich deutlich weniger Spekulationsfläche, da ein Teil der oberirdischen Gleisanlagen bestehen bleiben soll.

#### **Wie schätzt Du die Politik der Grünen/SPD-Landesregierung ein?**

W.W.: Die SPD verfolgt weiter einen selbstmörderischen Trip. Die Grünen sind nicht bereit, das Anliegen, für das sie gewählt wurden, offensiv zu verfolgen. Man könnte doch längst vor die Gerichte ziehen, weil fast alle Grundlagen, auf denen S21 in Stadt und Land beschlossen wurden, manipuliert sind, weil insbesondere die Kostangaben nachweislich um Milliardenbeträge geschönt wurden. Doch man setzt auf die Volksabstimmung, die man verlieren muss. Dann wird es heißen: Wir haben doch alles getan. In Wahrheit gibt es nur ein Ziel: Wir wollen an der Regierung bleiben.

#### **Was muss passieren, um S 21 zu stoppen?**

W.W.: Die größten Erfolge erzielte die Bewegung gegen S21 im Sommer und Herbst 2010, als sich der Protest inhaltlich und personell verbreiterte. Wir müssen wieder wegkommen von den allzu technischen Debatten um Effizienz und Fahrplantechnik und S21 bzw. die Kombilösung als Projekte identifizieren, die Bestehendes und gut Funktionierendes zerstören, die Innenstadt auto- und konsumgerecht umgestalten und den wenigen Profiteuren von Daimler, Porsche und Otto-Group (ECE) in die Hände spielen und neue große Gewinne zuschanzen sollen.

*Mehr Texte von Winfried Wolf zum Thema Stuttgart 21 und zur Bahn unter: [www.bahn-fuer-alle.de](http://www.bahn-fuer-alle.de)*

fast ein Wunder. Weder Wyhl noch Wackersdorf noch Kalkar sind durch Volksabstimmungen verhindert worden. Es stimmt, dass solche Projekte nur in wenigen Fällen gestoppt wurden. Aber diese Fälle hatten gemeinsam, dass es jahrelangen Massenwiderstand gab.

Wie kommt es, dass in der Landesregierung der Juniorpartner SPD bei Stuttgart 21 mehr zu sagen zu haben scheint? Ein Grund ist, dass die SPD mit der Aufkündigung der Koalition und einem Regierungsbündnis mit der CDU drohen kann. Kretschmann würde sicher gern als Ministerpräsident, der Stuttgart 21 gestoppt hat, in die Geschichte eingehen und nicht als der, der Stuttgart 21 durchgezogen hat – aber wichtiger ist ihm, im Amt zu bleiben und deshalb ist er durch die SPD erpressbar. Aber es geht nicht nur um die parlamentarischen Mehrheitsverhältnisse. Das zeigt das Beispiel Atomkraft, wo SPD und Grüne sich beim Ausstieg einig sind, oder?

### Zum Beispiel Atomkraft

Bei der Anti-AKW-Demo in Neckarwestheim am 13. August bescheinigte Franz Wagner vom Aktionsbündnis Energiewende Heilbronn der Landesregierung „noch nicht so recht aus dem atomaren Schatten ihrer Vorgängerregierung herausgetreten“ zu sein. Neckarwestheim 2 soll noch 11,5 Jahre laufen, ohne die Nachrüstung, die laut Reaktorsicherheitskommission notwendig wäre. Obwohl die Reaktorsicherheitskommission nicht selbst prüfte, sondern sich auf Betreiberinfos verließ, kam sie für Neckarwestheim 2 zu einem niederschmetternden Ergebnis. Die Landesregierung hat nicht nur die Atomaufsicht, dem Land gehören auch 45,01% der EnBW-Aktien – Möglichkeiten genug, gegen Merckels Trickereien eigene Akzente zu setzen. Doch SPD und Grüne haben im Bundestag für den Weiterbetrieb der AKW bis 2022 gestimmt, das Land Baden-Württemberg im Bundesrat ebenso. Kretschmann hat Merkel obendrein am 8. Juli im Bundesrat noch ausdrücklich seinen Respekt für ihr angebliches Umdenken ausgesprochen.

Beim Weiterbetrieb der AKWs bis 2022 wie bei Stuttgart 21 stehen Macht und Profit im Vordergrund. Bei einer Bausumme von wahrscheinlich 10 Milliarden Euro bei Stuttgart 21 fallen Milliarden für Dividenden, Zinsen und Bestechungsgelder ab. Banken, Bauunternehmer, Baumaschinenhersteller verdienen sich eine goldene Nase. Weitere Gewinne winken durch die Spekulation mit den frei werdenden Gleisflächen.

Die Grünen stehen für einen „grünen Kapitalismus“. Wenn die Grünen gegen Stuttgart 21 sind, geht es um die taktische Frage, wie die kapitalistischen Interessen am besten zu vertreten sind, nicht um eine grundlegende Alternative. Die SPD führt die Grünen bei Stuttgart 21 nicht nur vor, weil hinter ihr die CDU steht, sondern vor allem, weil hinter ihr das Kapital steht, die großen Konzerne, die sich eindeutig für Stuttgart 21 ausgesprochen

haben, die IHK etc.

### Informieren und Mobilisieren

Deshalb ist es eine Illusion zu glauben, Stuttgart 21 sei am Ende, weil wir niederschmetternde Fakten und Argumente dagegen haben, wie Redner bei den Montagsdemos immer wieder argumentieren. Gegen die Macht- und Profitinteressen hinter Stuttgart 21 müssen wir Gegenmacht organisieren. Das ist keine Absage an Information und Argumente, denn für diese Gegenmacht brauchen wir eine Massenbewegung, die sich nur mit Argumenten aufbauen lässt.

Massenbewegungen entwickeln sich nicht geradlinig. Durststrecken und Durchhänger sind unvermeidlich. Im letzten Jahr schwollen die Proteste an, als der Zaun am



Nordflügel errichtet wurde, der Abriss begann, und erreichten nach dem 30. September ihren Höhepunkt. In den letzten Monaten gab es keine vergleichbaren Provokationen. Daher ist es kein Wunder, dass die Bewegung kleiner ist als im letzten Herbst.

Trotzdem gibt es auch hausgemachte Gründe. Und einer betrifft die Frage, mit welchen Argumenten, mit welchen Themen wir die Massen erreichen. Am 18. Oktober 2010 hat das Wissenschaftszentrum Berlin (WZB) eine Befragung unter Montagsdemo-TeilnehmerInnen gemacht. Mit Abstand der meistgenannte Grund für das Engagement gegen Stuttgart 21 war: „Hohe Kosten des Projektes“, an zweiter Stelle kam: „Profit nur auf Seiten der Banken und Baukonzerne“. An dritter und vierter Stelle kamen Fragen der Demokratie und erst ab der fünften Stelle kamen „technische“ Fragen wie die Kapazitäten des Bahnhofs, Denkmalschutz etc. Wir kommentierten damals in einem Artikel: „Die Antworten auf diese Frage sollten allerdings auch dem Aktionsbündnis insgesamt zu denken geben, denn sie zeigen, dass die Themen, die für die Demo-TeilnehmerInnen wichtig sind, bei den Reden auf den Montagsdemos total unterbelichtet sind. Wann hat es einen ausführlichen Redebeitrag zu den Profitinteressen hinter Stuttgart 21 bei einer Montagsdemo gegeben? Jede Erwähnung solcher Zusammenhänge erhält stürmischen Beifall (man schaue sich nur das Video der Rede von Joe Higgins am 20. September an), aber fast immer bleibt es bei Erwähnungen.“ („Wer protestiert ge-

gen Stuttgart 21?“, 5. 11. 2010, <http://www.sozialismus.info/?sid=3962>) Unsere damalige Kritik traf im letzten Dreivierteljahr noch mehr zu, als Schlichtung, Landtagswahl und Stresstest in den Vordergrund gestellt wurden. Viele Menschen mussten das Gefühl haben, dass es nicht mehr um einen Konflikt geht, der sie berührt.

Besonders an Orten, wo die Menschen sind, die nicht jede Woche zur Demonstration kommen, müssen wir stärker präsent sein: z.B. in Betrieben, Schulen und Stadtteilen die Menschen informieren. Dabei können wir sowohl die vielen neuen Fakten, die im letzten Jahr bekannt wurden, verbreiten, als auch den Zusammenhang zwischen Stuttgart 21 und den sozialen Konflikten insgesamt betonen.

Es ist gut, dass es neben den Montagsdemos weiterhin Wochenenddemos gibt, jetzt am 26. August und dann am 30. September zum Jahrestag des „schwarzen Donnerstag“. Das können wir für eine breite Mobilisierung nutzen, die weit über das Spektrum der regelmäßigen Montagsdemo-TeilnehmerInnen hinausgeht.

Die Empörung über den „Schwarzen Donnerstag“ führte



im letzten Herbst zu einem Höhepunkt des Widerstands. Anlass zu neuer Empörung liefert die ständige Kriminalisierung der Bewegung bis hin zur Kriminalisierung unabhängiger Berichterstattung. Bei der Montagsdemo am 15. August führte die Erwähnung der erneuten Hausdurchsuchungen bei CamS21-AktivistInnen zu einem gellenden Pfeifkonzert. Aber was tun wir, um solche Vorfälle in der Bevölkerung insgesamt bekannt zu machen? Natürlich würden wir dabei nicht überall offene Türen einrennen. Nicht jeder kann sich vorstellen, dass die Polizei ständig Rechtsbrüche der Bahn und ihrer Baufirmen beschützt und friedlichen Protest kriminalisiert. Aber kann sich jeder vorstellen, dass die Bahn Milliarden ausgibt, um einen guten Bahnhof durch einen schlechten zu ersetzen? Dazu muss man erklären, dass hinter Stuttgart 21 Profitinteressen stehen. Und im Zusammenhang mit der Kriminalisierung müssen wir erklären, dass auch die

Staatsanwaltschaft und die hierarchische Institution Polizei (unabhängig vom Willen der einzelnen PolizistInnen) Profitinteressen beschützen.

Natürlich gibt es auch beträchtliche Teile der Bewegung gegen Stuttgart 21, die selbst Illusionen in die Neutralität des Staats haben. Wir müssen die Debatte um diese Frage führen, denn der Umschwung in Meinungsumfragen zugunsten von S 21 hängt damit zusammen. Die Leute merken, dass der Regierungswechsel Stuttgart 21 nicht gestoppt hat, viele sehen jetzt keine Perspektive mehr und wollen den Konflikt gelöst haben ... egal wie. (Das erklärt, warum nach einer Umfrage 69% für eine Prüfung von Geißlers Kombi-Vorschlag waren.) Diese Leute können wir nur zurück gewinnen, wenn wir ihnen erklären, warum der Regierungswechsel nicht die erwünschte (und von prominenten Teilen der Bewegung erwartete) Wirkung hatte.

Außerdem müssen wir den Menschen, die sich ein Ende des Konflikts ersehnen, erklären: Wenn wir den Widerstand gegen Stuttgart 21 (oder die Kombi-Lösung) einstellen würden, gäbe es in Stuttgart nicht Ruhe und Frieden, sondern jahrzehntelang Großbaustelle mit Lärm- und Umweltbelastung, die Verstümmelung des Parks, Verkehrschaos, Kahlschlag bei Bildung, Gesundheit, Sozialem durch Stadt und Land zur Finanzierung von S21 etc. Es gibt keine Alternative zur Fortsetzung des Kampfes für K21.

### **Widerstand - der wirkliche Stresstest**

Wir brauchen eine erfolgversprechende Strategie für den Stopp von Stuttgart 21.

„Gegen den permanenten und hartnäckigen Widerstand können sie das Projekt nicht bauen“. Diese Aussage von Hannes Rockenbauch vom 9.8.2011 ist richtig. Die Frage ist aber: wie muss dieser Widerstand weitergeführt werden, damit er erfolgreich wird. In den letzten Wochen konnte durch Blockaden von Gruppen wie „Ge-

### **Bürgerhaushalt:**

#### **Ausstieg aus Stuttgart 21 gefordert**

Der Vorschlag „Aus Stuttgart 21 aussteigen“ bekam beim Bürgerhaushalt der Stadt Stuttgart mit 771 Stimmen die höchste Zustimmung. In ihm wurde vorgeordnet, dass das finanzielle Engagement der Stadt bei Stuttgart 21 tatsächlich 1,6 Milliarden Euro beträgt. Weil die „weniger-gut“-Stimmen abgezogen wurden, landete der Vorschlag statt auf Platz eins auf Platz 5. Hier der Vorschlag im Wortlaut: <https://www.buergerhaushalt-stuttgart.de/vorschlag/525>

Die „Cannstatter gegen Stuttgart 21“ fordern in einer Resolution an die Gemeinderäte vom 5.8. aus dem Bürgerhaushalt Konsequenzen zu ziehen und „einen entsprechenden Antrag zum Ausstieg aus dem Projekt Stuttgart 21 zu stellen und zu beschließen“.

werkschafterInnen gegen S21“, „Seniorinnen und Senioren gegen S21“ und „Jugendoffensive gegen Stuttgart 21“ und andere Aktionen der Kreis der BlockadeteilnehmerInnen erweitert werden. Diese Aktionen sind ein wichtiger Beitrag zur Meinungsbildung und zur Mobilisierung. Einer der Gründe, dass die Bewegung gegen Stuttgart 21 letztes Jahr so viel Zulauf hatte, war, dass wir entschlossen agiert hat und nicht nur symbolische oder Dampf-Ablass-Aktionen macht. Deshalb hat der zivile Ungehorsam eine wichtige propagandistische Bedeutung.

Zugleich sind die Blockaden real Sand im Getriebe. Der SMA-Gutachter Werner Stohler begründet in einem Interview mit der Stuttgarter Zeitung vom 5.8.2011 Geißlers Kombivorschlag damit, dass die Bahn S21 sonst „zehn Jahre lang unter Polizeischutz“ bauen müsste. Aber um zu erreichen, dass die Bahn nicht mehr unter Polizeischutz baut, sondern gar nicht mehr bauen kann, müssen die Blockade größer und besser organisiert werden. Dabei geht es nicht um unerreichbare Dimensionen. Beim Abriss des Nordflügels wartete die Polizei Zeiten mit geringer Blockadebeteiligung ab, beim Grundwassermanagement wurde mehrmals bei Blockaden mit einigen Hundert TeilnehmerInnen für einen Tag auf die Einfahrt der Baufahrzeuge verzichtet.

Um den Widerstand zu steigern, müssen weitere Gruppen, z.B. Stadtteilgruppen, Schwerpunktblockaden machen und Gruppen wie die „GewerkschafterInnen gegen S21“ ihre erfolgreichen Blockaden wiederholen. Dann könnten wir mehrmals pro Woche Blockaden mit Hunderten TeilnehmerInnen erreichen. Das ließe sich mit einer verstärkten Werbung, zum Beispiel durch Flugblätter und Infotische bei Demos, verbinden.

Die Blockadegruppe hat in einem Brief an das Aktionsbündnis geschrieben: „Wenn wir immer mehr werden, die sich aktiv an solchen Aktionen beteiligen, wird es für die Bahn, Tunnelparteien, Justiz und Polizei immer schwieriger uns zu kriminalisieren. Sie können uns nicht mehr übergehen. Viele RednerInnen haben bei Montagsdemos zurecht immer wieder auf die Beispiele von Wackersdorf und Wyhl verwiesen. Dort, und in der Anti-AKW-Bewegung bis heute, spielten Sitzblockaden und Platzbesetzungen eine entscheidende Rolle, vor dem die Atomlobby und die Atompolitiker Angst haben. U.a. war es die Angst vor dieser Entschlossenheit, die die Merkel-Regierung zu einer Korrektur ihres Atomkurses zwang. (...)

Wir sind der Meinung, dass das Potenzial für Sitzblockaden besser genutzt werden sollte, in dem bei den Montagsdemos über die Erfolge der Blockaden berichtet wird und die DemoteilnehmerInnen ermutigt werden an den Sitzblockaden Dienstags früh bzw. an weiteren organisierten Blockaden teilzunehmen.“

Wie sich die Auseinandersetzung in den nächsten Wochen entwickeln wird, hängt auch von der Gegenseite

ab. Wenn sie die Zeltstadt räumen oder den Südflügel abreißen, sind wieder Proteste von Zehntausenden und Blockaden von Tausenden möglich. Darauf sollten wir uns vorbereiten. (Und wenn das dazu führt, dass die Gegenseite vor großen Provokationen zurück schreckt umso besser.)

## Kämpfe verbinden

Ein wichtiges Mittel für einen Erfolg des Kampfs gegen Stuttgart 21 ist, ihn mit anderen Auseinandersetzungen zu verbinden, hier in Stuttgart und darüber hinaus. Es ist gut, dass sich bei einer Montagsdemo die Moderatorin mit dem Streik der ZeitungsredakteurInnen solidarisiert hat. Der Aufruf, Einsprüche gegen den Rosensteintunnel zu machen, fand eine sehr große Resonanz. Es wäre gut, wenn kommunale, ökologische und soziale Themen oder betriebliche Konflikte

## Einspruch gegen Rosensteintunnel

Angeblich soll S 21 Verkehr von der Straße auf die Schiene bringen. So lautet die offizielle Propaganda. In der amtlichen Begründung zum Bebauungsplan für den Rosensteintunnel steht genau das Gegenteil: der Autoverkehr nimmt durch S 21 (Verkehrsanbindung der dann bebauten freien Gleisflächen) so stark zu, dass Stuttgart die B 14 (Leuzetunnel) und die B 10 (Rosensteintunnel) ausbauen müsste. Der Rosensteintunnel soll eine 4-spurige Stadtautobahn werden mit einem weiteren Anstieg des Verkehrs entlang B10/B27/B14. Von der Bauleistungs her müssen die Autoröhren vor S 21 fertig werden.

Seit der Schlichtung zu S 21 faseln die Tunnelparteien über Bürgerbeteiligung bei Großprojekten. Der Rosensteintunnel ist jedoch ein weiteres Beispiel für die Arroganz der Macht im Stuttgarter Rathaus. Nachdem mehr als 600 Einsprüche gegen den ersten Bebauungsplan eingereicht wurden, wurde das Planfeststellungsverfahren abgebrochen. Die prognostizierten Verkehrszahlen wurden einfach nach unten korrigiert und entsprechend die Luft- und Lärmdaten geschönt. In allen Bezirksbeiräten außer Bad Cannstatt und Feuerbach lehnen die Bezirksbeiräte mehrheitlich den Autotunnel ab. Die Fraktion SÖS und LINKE und die Grünen lehnten durchweg in allen Gremien den Rosensteintunnel ab. Trotz der Einsprüche, und der mehrheitlichen Ablehnung der Bezirksbeiräte treibt die Stadt Stuttgart, gestützt auf die CDU/FDP/FW/SPD-Fraktionen im Gemeinderat die Pläne für den Rosensteintunnel weiter. Jetzt liegen die Pläne erneut aus. Bezeichnenderweise genau in den Sommerferien. Die Schutzgemeinschaft Krailenshalde und der BUND fordern alle Stuttgarter Bürgerinnen und Bürger auf, wieder Einspruch einzulegen. Einen Musterbrief und nähere Infos gibt es unter [www.krailenshalde.de](http://www.krailenshalde.de)

häufiger bei Montagsdemos thematisiert würden, auch durch Gastbeiträge von Betroffenen. Das gleiche gilt für ähnliche Konflikte anderswo, z.B. den Kampf gegen den Bau einer dritten Startbahn des Münchner Flughafens oder im italienischen Val di Susa gegen die Hochgeschwindigkeitstrasse Lyon-Turin.

## Kapitalismus in der Krise – eine Welt im Aufruhr

Stuttgart 21 wurde 1994 initiiert als Antwort auf die Wirtschaftskrise 1993, die das exportabhängige Baden-Württemberg besonders stark traf. 2008 stürzte der Kapitalismus in seine tiefste Krise nach dem Zweiten Weltkrieg. Regierungen weltweit pumpeten Billionen in die Wirtschaft, um überschuldete Banken zu retten und durch Konjunkturprogramme die Wirtschaft anzukurbeln.

Sie machten das, was Karl Marx und Friedrich Engels vor über 160 Jahren im „Kommunistischen Manifest“ folgendermaßen beschrieben haben: *„Wodurch überwindet die Bourgeoisie die Krisen? (...) Dadurch, dass sie allseitigere und gewaltigere Krisen vorbereitet und die Mittel, den Krisen vorzubeugen, vermindert.“* Die Weltwirtschaft wuchs zwar wieder, aber die staatlichen Schulden schossen nach oben – bis an den Finanzmärkten Zweifel an der Kreditfähigkeit der Staaten aufkamen. Die Krise brach in Griechenland aus und dehnte sich schnell aus. Die europäischen Regierungen beschlossen Rettungspakete, die angeblich für Griechenland waren, in Wirklichkeit für die Banken, die sich mit griechischen Staatsanleihen verspekuliert hatten. Die griechische Bevölkerung bekam keine Hilfe, sondern ihr wurden brutale Kürzungsmaßnahmen aufgezwungen. Nach den Konjunkturprogrammen und Bankenrettungspaketen gab es jetzt international eine Welle von „Sparprogrammen“. Nachdem die Konjunkturprogramme 2008/09 die Wirtschaft angekurbelt hatten, bremsen die Kürzungsprogramme seit 2010 sie jetzt wieder. Die Gefahr wächst, dass die Weltwirtschaft nach einer kurzen Erholung zurück in die Krise rutscht – wovon das exportabhängige Baden-Württemberg wie 1993 und 2008/09 wieder besonders betroffen wäre.

Die Folgen wären Steuerausfälle und steigender Bedarf an staatlichen Sozialleistungen. Auch neue Bankenrisen sind dann zu befürchten. Nur würden es sich diesmal nur wenige Staaten leisten können, durch die Steigerung der staatlichen Ausgaben (und damit der Staatsverschuldung) gegenzusteuern. Stattdessen drohen dann auch in Deutschland auf allen Ebenen brutale Sparmaßnahmen, im Bund, in den Ländern und in den Kommunen. Wenn dieselben Regierungen gleichzeitig an Stuttgart 21 festhalten würden, böte das beste Möglichkeiten, den Kampf gegen Kürzungspolitik

und den Kampf gegen Stuttgart 21 zu verbinden. In Portugal hat sich die Regierung bereits gezwungen gesehen, den Bau eines neuen Flughafens und einer Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsstrecke aufzugeben – die „Magistrale Lissabon-Kiew“, für die der italienische Staat das Susatal verwüsten will, soll jetzt erst in Madrid beginnen. Ob die staatliche Kürzungspolitik nur in Sozialkassenschlag und Privatisierung besteht oder auch unsinnige Großprojekte fallen gelassen werden, hängt auch von gesellschaftlichen Auseinandersetzungen, Protest und Widerstand ab.

Widerstand gab es in mehreren Ländern in beeindruckender Weise. In Griechenland gab es in den letzten anderthalb Jahren 12 Generalstreiks und heftige Streiks in einzelnen Branchen. Im Januar und Februar stürzten in Tunesien und Ägypten Massenbewegungen die Diktatoren Ben Ali und Mubarak. Diese Ereignisse lösten eine Welle von Protesten aus, bis hin



zum US-Bundesstaat Wisconsin, wo über 100.000 demonstrierten. In Spanien begann am 15. Mai nach dem Vorbild des ägyptischen Tahrir-Platz die Platzbesetzungsbewegung, die auch in Griechenland und anderen Ländern kopiert wurde. Nicht zuletzt gelang es durch die Platzbesetzungen, Gewerkschaften unter Druck zu setzen, mehr zu machen als Dampfablassaktionen. Nach einer Untersuchung haben sich in Spanien 6 bis 8,5 Millionen Menschen in irgendeiner Form an Aktionen beteiligt.

In den letzten Wochen erreichte die Bewegung Israel, wo im ganzen Land Zeltstädte entstanden und am 6. und 13. August jeweils über 300.000 gegen hohe Mieten und Lebensmittelpreise und gegen soziale Ungerechtigkeit demonstrierten.

Überall die gleiche Ursache für die Proteste: das kapitalistische System, das auf der Ausbeutung von Mensch und Natur, Profitmaximierung, Konkurrenzkampf, einem politischen System von Korruption und Scheindemokratie, Repression, Rassismus, Polizei- und Militärgewalt beruht. Und dieses System stößt immer mehr an seine Grenzen.

## Unser Programm gegen S 21

- Nein zu S 21 einschließlich der Hochgeschwindigkeitsstrecke Wendlingen – Ulm.
- Die Gäubahn muss bleiben und ausgebaut werden.
- Verwendung der 14 Milliarden, 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 z.B. die Bewegung gegen S 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 Verkehrsbetrieben und Bahn
- 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. Umstellung der Autoindustrie auf die Produktion eines umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrssystems und andere gesellschaftlich sinnvolle Technologien.

## 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 Stuttgart 21 kein Ausrutscher des Kapitalismus. Stuttgart 21 ist ein Beispiel wie Kapitalismus funktioniert.

Einzig und allein die Profitinteressen von Banken, Immobilienhain und Konzernen zählen. Die Politiker der Stuttgart-21-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 Widerstandes gegen Stuttgart 21 beteiligt. SAV-Mitglieder haben den Aufbau der „Jugendoffensive gegen S21“ mitinitiiert. Andere sind aktiv im Aktionskreis „Cannstatter gegen Stuttgart 21“, in der Blockadegruppe oder im AK „Stuttgart 21 ist überall“.

Für uns ist der Kampf gegen Stuttgart 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 Stuttgart 21, der Kampf gegen die Angriffe des Kapitals und für Verbesserung mit dem Ziel einer sozialistischen Gesellschaft verbunden werden.

Sozialismus heißt, dass planmäßig nach den Bedürfnissen der Menschen produziert wird, organisiert durch die Selbstverwaltung der arbeitenden Menschen.

In der DDR gab es keinen Sozialismus, sondern eine Diktatur einer kleinen Minderheit von Staatsfunktionären.

Kapitalismus herrscht global. Deshalb muss der Kampf für die Abschaffung des Kapitalismus international geführt werden. Die SAV ist dafür mit etwa 45 Organisationen und Parteien auf allen Kontinenten im Komitee für den Aufbau einer Arbeiterinternationale (CWI) zusammengeschlossen.

Werdet Mitglied in der SAV und im CWI.

info@sozialismus.info  
www.sozialismus.info