

Stuttgart 21 stoppen



Extrablatt der SAV Stuttgart – Februar 2013 – gegen Spende

End- oder Zwischenstation?



Wo stehen wir?

Unser Widerstand wirkt. Das ist die einzige Erklärung für das derzeitige Gezerre um die Mehrkosten und die Angeschlagenheit des Projekts. Die Projektbetreiber hatten gehofft, dass die verlorene Volksabstimmung und die Zerstörung des Mittleren Schlossgartens unseren Widerstand brechen würde. Dass scheinbarweise Lüften der Kostenlüge wäre dann zur Randnotiz beim Weiterbauen geworden. Das war eine grandiose Fehlkalkulation. Der Widerstand geht weiter. Die Teilnehmerzahlen bei den Montagsdemos sind in letzter Zeit sogar wieder öfters auf 3.000 gestiegen. Die symbolische Besetzung des eingezäunten abgeholzten Parks am 14.2. zeigt, dass der Zivile Ungehorsam trotz Kriminalisierung weitergeht.

Die Lügen, Tricksereien und kriminellen Machenschaften wurden und werden schonungslos offengelegt. Vor diesem Hintergrund hat das Desaster des Berliner Großflughafens die Absetzbewegung von Stuttgart 21 beschleunigt. Schließlich sind dieses Jahr Bundestagswahlen und die Zahl der Politiker, die aufgrund einer Unterstützung für das Projekt eine Wahlniederlage befürchten wächst, zumal das Thema bundesweit wieder für Negativschlagzeilen sorgt. Kein einziger Politiker gibt unseren Widerstand als Grund

für seine Distanzierung von Stuttgart 21 an. Alle beziehen sich auf die angeblich plötzlich entdeckten Mehrkosten. Und hier geht die Heuchelei weiter. Alle wussten, dass die bisherigen Zahlen geschönt waren. Es waren nicht nur wir Projektgegner, die von Anfang an sagten, dass die Kosten am Ende um ein Vielfaches höher sein werden. Der Bundesrechnungshof hatte bereits im Jahr 2008 5,3 Milliarden Euro Baukosten errechnet und diese Zahl im Jahr 2011 bekräftigt. Das Verkehrsberatungsbüro Vieregge & Rössler prognostizierte 2008 Gesamtkosten von 6,9 bis 8,7 Milliarden Euro. Und Beamte des Landes Baden Württemberg kamen im Jahr 2009 auf Kosten von 4,9 bis 6,5 Milliarden. Weil der damalige Ministerpräsident Oettinger die Zahlen für „in der Öffentlichkeit schwer kommunizierbar“ hielt, durften sie nicht veröffentlicht werden. Längst sind jedoch all diese Zahlen für jeden les- und hörbar in Flugblättern und auf den websites und immer wieder in Reden bei den Demos tausendfach bekannt gemacht worden. Und sie wurden mehrfach in den bürgerlichen Medien veröffentlicht. Deshalb dürfen wir den Politikern ihre Empörung über die Mehrkosten nicht abnehmen. In Wahrheit ist es unser massiver Druck, auf den sie regieren.

Kretschmann will keine Ausstiegsdebatte

Wenn es den Grünen darum gehen würde, S21 zu stoppen, wäre jetzt eine ideale Gelegenheit. Wenn die Grünen offensiv einen Ausstieg aus S21 propagieren oder sogar mit einem Bruch der Regierungskoalition drohen würden, kämen die SPD und alle anderen Tunnelparteien im Jahr der Bundestagswahl dermaßen unter Druck, dass es sie wichtige Stimmen kosten könnte, wenn sie an Stuttgart 21 festhielten. Die Krise von SPD und CDU würde sich dramatisch verschärfen. Eine Beerdigung von Stuttgart 21 in den nächsten Monaten würde den Grünen bei der Bundestagswahl einen Stimmenzuwachs bringen. Anstatt diese Chance zu nutzen, verstecken sich Kretschmann, Hermann und Kuhn hinter der Volksabstimmung und einem eigentlich nicht haltbaren Baurecht der Bahn. Während führende Politiker aus allen Parteien laut über einen Ausstieg nachdenken, erklärt Winfried Kretschmann: „Wir eröffnen keine Aus-



Oberbürgermeister Kuhn

... „kann sicherlich besser Mehrheiten organisieren als Turner“

Am 7. Juni 2009 beendeten die Grünen die 25 Jahre dauernde Dominanz der CDU im Gemeinderat; mit 25,3 Prozent der abgegebenen Stimmen errangen sie 1 Mandat mehr als die Christdemokraten.

Und nach der Stichwahl vom 21. 10. 2012 stellen sie zudem ab dem 7. Januar 2013 mit Fritz Kuhn den Oberbürgermeister in einer Landeshauptstadt – ein Novum in der Geschichte der Bundesrepublik.

Die 52,9% Stimmenanteil aus der Stichwahl vom 21. Oktober 2012, gegenüber den 45,3% für den von CDU und FDP favorisierten Sebastian Turner, sind nicht nur , aber auch Ausdruck des Wunsches, das Projekt Stuttgart 21 zu beenden.

Auf der Grundlage der Welle der Empörung über die Mehrkosten und des Desasters am Berliner Großflughafen, könnte Fritz Kuhn jetzt dafür sorgen, dass die Stadt als Projektpartner die Reißleine zieht. Dafür hätte er folgende Möglichkeiten.

- Anweisung an das Amt für Öffentliche Ordnung ab sofort die Baumaßnahmen der Bahn nicht mehr von der Polizei zu schützen, keine Versammlungen der Stuttgart 21-GegnerInnen und keine Baustellenblockaden mehr aufzulösen.
- Sofortige Einstellung aller Zahlungen für Stuttgart 21 anordnen
- Sofortige Einstellung der „vorsorglichen“ und mineralwassergefährdenden Tunnel-Baumaßnahmen der SSB anordnen
- Kündigung aller Gestattungsverträge an die Bahn für städtisches Gelände. Keine neuen Gestattungsverträge.
- Veröffentlichung aller Verträge und Vereinbarungen, die die Stadt unterschrieben hat. Überprüfung aller Verträge durch eine Feststellungsklage.
- Sofortiger Widerruf von Vereinbarungen, die der Stadt schaden (Grundstückskäufe von der Bahn).

„Der Flughafen lebt schon lange mit einer grün-roten Landesregierung. Das funktioniert gut und es gibt keine Behörungsängste. Dass Kuhn ins Rathaus zieht, sehe ich nicht als Problem, sondern als Chance.... Dass Kuhn in politischer Arbeit sehr viel Erfahrung hat, könnte sein Vorteil sein. Er kann sicherlich besser Mehrheiten organisieren als Turner.“

Flughafenchef Georg Fundel gegenüber der Stuttgarter Zeitung am 22.10.2012

- Sofortige Rücknahme der Ermächtigung an das Land im Namen der Stadt Stuttgart mit der Bahn Vereinbarungen zu schließen.
- Offene politische und juristische Unterstützung für Hausbesitzer, deren Häuser und Grundstücke durch S 21 unterfahren werden.
- Ablehnung der Planrechtfertigung in den nicht planfestgestellten Planfeststellung
- Kündigung der städtischen Beteiligung am Kommunikationsbüro und Turmforum. Abbau der S-21-Propagandafläche im Rathaus.

Fritz Kuhn redet davon, dass die Legitimation der Volksabstimmung bröckelt, hält sie jedoch immer noch für gültig. Bei seiner Antrittsrede im Umwelt- und Technikausschuss am 17. 1. 2013 wurde deutlich, dass er sich, ähnlich wie Kretschmann, nur in der passiven Rolle des Mahners einnistet will. Die Stadt denke über Alternativen nach, ja, aber es würde auf Basis des Rechts, der Finanzierungsvereinbarung und der politischen Mehrheiten für Stuttgart 21

entschieden. Kuhn zeigt sich erfreut über die „Nachdenklichkeit“ beim Bund und im Verkehrsministerium, kann sich auch am 7.2. im Deutschlandfunk nicht in Richtung Projektstopp durchringen, obwohl er nicht den Wowereit geben will mit „Augen zu und durch“.

Kretschmann, Hermann und Kuhn wäre es recht, wenn der Aufsichtsrat der Bahn das Aus für Stuttgart 21 beschließen würde. Sie nutzen ihre Positionen aber nicht, um selbst Stuttgart 21 zu Fall zu bringen oder Druck auf die Bahn und die Bundesregierung aufzubauen. Sie lassen die Bahn weiter Bäume abholzen, Probebohrungen durchführen, Hölischer weiter Rohre verlegen. Sie wollen, dass die Bahn mehr bezahlt und das Projekt in den Griff bekommt. Wenn sich die Bewegung auf die grünen Politiker verlässt, ist sie verlassen.

stiegsdebatte.“ Kretschmann erklärt einerseits, dass die Bahn die Mehrkosten übernehmen müsse, andererseits sei seiner Meinung nach das Land bereit sich an den Kosten des Flughafenbahnhofs zu beteiligen. Für die Streichung von 11.600 Lehrerstellen, die Unterfinanzierung der Krankenhäuser und eine harte Linie bei der Tarifrunde der Länder ziehen die Grünen die Schuldenbremse ins Feld. Aber die Minimum ca. 1,5 Milliarden sinnloser Verschwendung von Landesgeldern für Stuttgart 21 und die Neubaustrecke werden weiter nicht in Frage gestellt.

Es liegt der Verdacht nahe, dass der Schleier über den Kosten gerade deshalb ein knappes Jahr vor der Bundestagswahl ein Stück weit gelüftet wurde, um die Grünen noch einmal entzaubern zu können. Aber warum lassen sie sich so bereitwillig entzaubern? Den Grünen geht es wie allen anderen etablierten Parteien vor allem darum, das kapitalistische System zu retten.

Grüner Kapitalismus funktioniert nicht

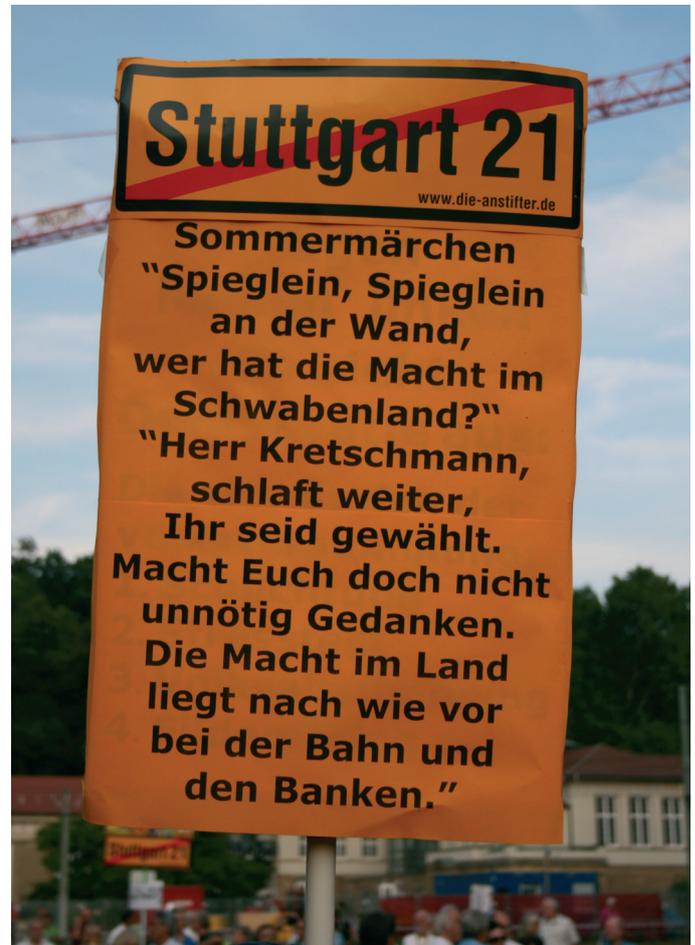
Die Grünen können vielleicht in der Opposition und im Wahlkampf von einem „grünen Kapitalismus“ träumen und mit Unternehmen in Bereichen wie erneuerbare Energien oder Umweltschutz kokettieren – wenn sie ein Land wie Baden-Württemberg regieren wollen, ist der „grüne Kapitalismus“ ausgeträumt. Dann gibt es nur die Wahl, der Erfüllungsgehilfe der Konzerne zu sein, die hier tatsächlich die Macht haben, oder eine wirklich antikapitalistische Politik zu betreiben – und Letzteres kommt für eine bürgerliche Partei wie die Grünen niemals in Frage. Ihr Geschwätz von gestern interessiert Grünen-Politiker nicht mehr, wenn es darum geht, die Zockerverluste der LBBW mit Milliarden Steuergeldern zu bezahlen. Die einst propagierte Rekommunalisierung der Energieversorgung und der Aufbau einer dezentralen ökologischen Energieversorgung interessiert nicht mehr, wenn es darum geht den EnBW-Konzern zu retten. Statt Umstellung der Autoindustrie auf alternative Produktion, sollen die Profite der Autokonzerne garantiert werden. Mit der Förderung von E-mobilen Autos soll dieser profitorientierten Politik ein grünes Alibi verliehen werden.

Genauso wie 1999 der ehemalige Friedensaktivist Joschka Fischer als Außenminister in der Schröder-Regierung der Trumpf des deutschen Imperialismus, war um mit der Beteiligung der Bundeswehr am Jugoslawienkrieg das Führen von Kriegen durchsetzbar zu machen, könnten Kretschmann, Hermann und Kuhn in der jetzigen Situation zu Trümpfen der Herrschenden bei der Durchsetzung von Stuttgart 21 werden. Denn sie sind die einzige der etablierten Parteien, die Unterstützung bei einem Teil der Projektgegnern hat und deren Widerstand brechen kann. Bei der Volksabstimmung ging es nicht darum, das Volk demokratisch entscheiden zu lassen. Es ging darum, dass die Grünen mit möglichst wenig Gesichtsverlust die Kurve von der Opposition in Worten zur „Projektförderpflicht“ in der Regierung bekommen.

Es geht nicht um einen Bahnhof

Bei Stuttgart 21 geht es nicht um einen Bahnhof. Es geht um die Umverteilung von mindestens 10 Milliarden Steuergelder auf die Konten von Bauindustrie, Banken, Immobilienspekulanten und einer auf den Börsengang vorbereiteten Bahn. Arno Luik hat bei einer Veranstaltung im Rathaus am 20.4.2011 berichtet, dass bei einem Investorentreffen vor der Schlichtung Insider davon ausgegangen sind, dass bei S 21 inklusive Folgeinvestitionen 50 Milliarden Euro im Spiel seien.

Es stimmt, dass das Kapital nicht geschlossen hinter Stuttgart 21 steht. Aber die Teile des Kapitals, die wirklich was zu sagen haben, wollen klar Stuttgart 21, vor allem die Autoindustrie



und die Banken. Unterstützt werden sie von Bauwirtschaft, Immobilienspekulanten, von der Flughafengesellschaft und einzelnen Unternehmern wie dem Tunnelbohrmaschinenhersteller Herrenknecht. Es ist ja kein Zufall, dass die drei Bahnchefs, die Stuttgart 21 durchgeboxt haben – Dürr, Mehdorn und Grube – alle vom Daimler-Konzern kamen.

Die Autoindustrie und die Flugindustrie hat ein Interesse daran, dass die Bahn kein Konkurrent ist, sondern ein Lückenbüßer für die Bereiche, in denen der Straßen- und Luftverkehr überlastet ist. Also eine „Schrumpfbahn“, die sich aus der Fläche zurückzieht und sich auf Ballungszentren und Hochgeschwindigkeitstrassen zwischen Ballungszentren und Flughafenzubringer konzentriert. Diese Politik betreibt die Bahn seit Jahrzehnten mit Streckenstilllegungen und dem gleichzeitigen Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes. Diese Politik haben die mächtigen Wirtschaftsbosse in Europa über den European Round Table of Industrialists (ERT) zur Politik der EU gemacht. Und dieser Politik dienen auch Stuttgart 21 mit seinem Bahnhofsrückbau und die ICE-Trasse Wendlingen-Ulm oder die Hochgeschwindigkeitsstrecke in Val di Susa.

Big Business kontrolliert die Bahn

Es ist richtig den Aufsichtsrat der Bahn unter Druck zu setzen. Wir können jedoch nicht darauf setzen, dass der Aufsichtsrat der Bahn bei seiner Sitzung im März das Aus für Stuttgart 21 erklärt. Die Bundesregierung als Eigentümer der Bahn weiß, dass Großprojekte wie Stuttgart 21 in Zeiten der kapitalistischen Krise für die Kapitalverwertung der Unternehmer an Bedeutung gewinnen. Die Elbphilharmonie, der Nürburgring oder der Flughafen in Berlin sind die bekanntesten Beispiele.

Die Bahn dient dazu, öffentliche Gelder in private Unternehmen zu transferieren – und damit ist Stuttgart 21 Fleisch vom Fleisch der Bahn. Dass die Bahn nebenher auch Fahr-

gäste befördert, ist dabei nur ein notwendiges Übel – und entsprechend schlecht ist sie dabei. Kann es da überraschen, wenn sie mit Stuttgart 21 einen guten durch einen schlechten Bahnhof ersetzt?

Und Stuttgart 21 ist auch direkt ein gutes Geschäft für die Bahn. Grube hat jetzt bekannt gegeben, dass sie bei Kosten von 4,5 Milliarden mit einer Rendite von 7,5% gerechnet hätten. 17% der Bausumme berechnet die Bahn bei ihren Projekten als Planungskosten und vergibt die Planungen häufig zu Dumpingpreisen an Ingenieurbüros. Nach Medienberichten hat die Bahn von den bisherigen Projekt- und Baukosten in Höhe von 430 Millionen Euro gerade mal 71 Millionen übernommen.

Wir dürfen nicht damit rechnen, dass Stuttgart 21 gestoppt wird, wenn Stadt oder Land jetzt erklären, sie würden nicht mehr Geld zuschießen. Es ist zwar nicht genug Geld da, um Stuttgart 21 fertig zu bauen, aber genug, um mit dem Bau zu beginnen. Und wenn eine halbfertige Bauruine dasteht, dann hat die Bahn das Erpressungspotenzial, um neue Zuschüsse von Stadt, Land und Bund durchzusetzen.

Auch wenn Kretschmann noch so oft sagt, dass es vom Land nicht mehr als die zugesagten Gelder geben wird, kann sich das schnell ändern. Es gibt noch nicht mal einen Kabinettsbeschluss darüber. Was in der Koalitionsvereinbarung steht ist kein Gesetz. CDU, SPD und FDP haben im Landtag eine Mehrheit und können jederzeit eine Erhöhung der Landesmittel beschließen.

Merkel für Stuttgart 21

Merkel hat aus Unternehmersicht Recht, wenn sie sagt, dass Stuttgart 21 durchgezogen werden muss, um klar zu machen, dass auch künftig solche Projekte durchführbar seien. Der Verbandschef der Deutschen Bauindustrie erklärte gegenüber der Süddeutschen Zeitung (17.12.2012), dass in Deutschland derzeit Großprojekte mit einem Auftragsvolumen von 48 Milliarden Euro blockiert seien. Wenn die Bundesregierung sich jetzt auf den Standpunkt zurückzieht, Stuttgart 21 sei ein „*eigenwirtschaftliches Projekt der Bahn*“, und die „*Unabhängigkeit des Aufsichtsrats*“ betont, wollen sich die regierende CDU und FDP wegen der bevorstehenden Bundestagswahl aus der Schusslinie der Wähler bringen. Es ist aber kein Zufall, dass der Eigentümer Bund sich im Aufsichtsrat der Bahn durch Vertreter aus der Industrie und von Banken vertreten lässt. Der von Merkel Kabinett Anfang 2010 berufene Aufsichtsratsvorsitzende der Bahn ist der frühere Chef des Chemiekonzerns Degussa und Multimillionär Utz-Hellmuth Felcht. Er ist Partner der Heuschrecke One Equity Partners (OEP). Dieser Finanzinvestor verwaltet Milliarden Dollar und Beteiligungen für die JP Morgan Chase. Stuttgart 21 ist für ihn und seine Hintermänner ein Bombengeschäft zu Lasten der Bahnnutzer und Steuerzahler.

Auch aus politischen Gründen kann die Merkel-Regierung Stuttgart 21 kaum stoppen. Erstens würde sie damit ungewollt zum Wahlhelfer der Grünen. Zweitens würde sie damit vor unserem Widerstand kapitulieren und damit außerparlamentarische Bewegungen ermutigen. Das wollen Merkel, Schäuble und Ramsauer vermeiden.

Neue Tricks und Lügen drohen

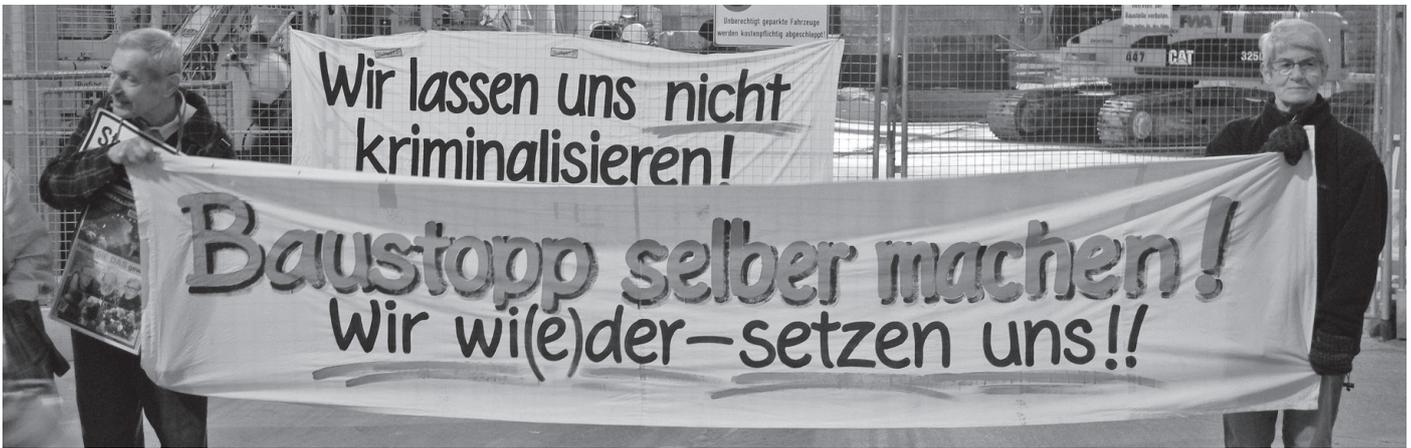
Die Blockadegruppe der Parkschützer erklärt in ihrem Brief an die Bewegung von Anfang Februar richtigerweise: „*niemand sollte die Fähigkeit der Bahn und der hinter ihr stehenden Mächte unterschätzen in einigen Wochen oder Monaten mit neuen Finanzierungsmodellen, mit neuen frisierten Zahlen und mit einer neuen angeblichen Machbarkeit an die Öffentlichkeit zu gehen. Es könnte entsprechend einer Bad Bank eine*

externe Projektgesellschaft gegründet werden. Es kann eine Task Force präsentiert werden, mit der angeblich ‚alles besser‘ wird.“ Es kann auch nicht ausgeschlossen werden, dass noch ein paar Köpfe an der Spitze der Bahn oder bei den Projektbetreibern ausgetauscht werden, um einen Neustart besser zu verkaufen. Es ist für Grube und Co. kein Problem neue Gefälligkeitsgutachten zu bekommen. Auch die Frage der Wirtschaftlichkeit könnte relativiert werden. Es könnte aufgetischt werden, dass der volkswirtschaftliche Nutzen von Stuttgart 21 entscheidend sei und nicht eine betriebswirtschaftliche Wirtschaftlichkeitsrechnung. Nach den jüngst bekannt gegebenen Kostenerhöhungen für die Neubaustrecke auf 3,3 Milliarden ist diese Strecke nach den offiziellen Kriterien der Bahn unwirtschaftlich. Ramsauer hat jedoch eine neue Wirtschaftlichkeitsberechnung der Schnellstrecke abgelehnt. Es wird behauptet, dass bei einem Ausstieg aus Stuttgart 21 eine neue Planung her müsse, die wiederum Jahre dauern würde. Bei den „Ausstiegskosten“ überbieten sich die Projektbetreiber und -befürworter mit immer höheren Zahlen. Bahnchef Kefer behauptet ein Ausstieg koste 2 Milliarden, SPD-Fraktionschef Schmiedel erhöht „Pi mal Daumen“ auf 3 Milliarden und bei CDU-Chef Hauk sind es 5 Milliarden Euro. Es ist auch nicht auszuschließen, dass irgendeine Art von Kombibahnhof wieder ins Gespräch gebracht wird und dass noch mal versucht wird – ähnlich wie bei der Schlichtung und beim Filderdialüg – die Gegner durch die bekannte Art von Pseudo-Bürgerbeteiligung einzubinden, um einen Bau- und Projektstopp zu verhindern. Wenn die Kosten für Stuttgart 21 jetzt mit 6,8 Milliarden angegeben werden, ist das nichts anderes als eine neue Kostenlüge. Denn es ist längst bekannt, dass selbst die Bahn intern von bis zu 11,3 Milliarden Euro ausgeht.

Kostendebatte – neue Falle?

In der öffentlichen Debatte geht es derzeit nur um die Mehrkosten des Projekts bzw. wer welche Kosten übernimmt. Die Grünen sagen die Bahn solle die Mehrkosten übernehmen. Damit sagen sie, wir sind nicht mehr grundsätzlich gegen das Projekt, wir wollen nur nicht mehr aus dem Landes- oder Stadthaushalt bezahlen. „*Es muss uns egal sein aus welcher Tasche der Bürger für Stuttgart 21 bezahlt. Es darf auch nicht über Fahrpreiserhöhungen, Streckenstillegungen, Personalabbau, Serviceverschlechterung bezahlt werden. Auch wenn Stuttgart 21 nur die Hälfte oder gar nichts kosten würde, wäre der Widerstand gerechtfertigt, weil die Stadt zerstört wird, die Mineralquellen bedroht sind, die Schieneninfrastruktur zurückgebaut wird usw.*“ (Brief der Blockadegruppe der Parkschützer). Die derzeitige Fokussierung auf die Kostendebatte ist eine Ablenkung von den katastrophalen Folgen von Stuttgart 21. Darauf dürfen wir uns nicht einlassen.





Die Herrschenden werden Stuttgart 21 erst dann aufgeben, wenn der politische Preis für die Durchsetzung zu hoch wird. An diesem Punkt sehen sie sich noch nicht angekommen.

Wenn wir uns auf Montagsdemos, Lobbyarbeit und juristische Auseinandersetzungen beschränken, werden sie uns aussitzen. Die Herrschenden werden Stuttgart 21 stoppen, wenn sie um die Stabilität ihres Systems fürchten müssen. Dass nur in Deutschland und ausgerechnet Merkel nach Fukushima AKWs abschalten ließ, lag auch an der Angst vor einem Wiedererstarken einer mächtigen Anti-AKW-Bewegung.

Es ist nicht hilfreich, wenn Redner bei Montagsdemo uns immer wieder das nahe Ende des Projekts versprechen. Und erst recht nützen uns keine Appelle an grüne Politiker. Wichtig ist zu diskutieren, wo wir Stärke auffahren können gegen weitere Baumaßnahmen. Den Bau des Grundwassermanagements können wir mit gezielten Blockaden beträchtlich stören. Wenn wir es schaffen den Fertigbau des GWMs zu verhindern, dann kann die Bahn den Trog nicht ausheben. Der Bahnvorstand hat der Financial Times Deutschland gegenüber im Jahr 2010 erklärt, dass nur „bürgerkriegsähnliche Verhältnisse“ den Bau stoppen könnten. Die Bahn gibt damit zu, dass sie mit harten Polizeieinsätzen wie z.B. am 30.9.2010 das Projekt nicht durchprügeln könnte. Oder anders herum sagt sie, dass sie gegen Großblockaden wie am 30.9. letztlich kapitulieren müsste.

Ausweitung des Widerstands durch Vernetzung mit anderen Bewegungen

So wie Wyhl der Ausgangspunkt für eine erfolgreiche Anti-AKW-Bewegung war, kann der Widerstand gegen Stuttgart 21 der Ausgangspunkt für bundesweiten Widerstand gegen unsinnige Großprojekte und gegen den kapitalistischen Wahnsinn werden. Dazu ist es wichtig, dass sich Bewegungen vernetzen. Kontakte zum Widerstand gegen Fluglärm in Frankfurt, gegen die dritte Landebahn in München sollten ausgebaut werden.

Es ist gut, dass das dritte internationale Forum gegen unnütze Großprojekte vom 25. bis 29. Juli 2013 in Stuttgart stattfindet. Hier kann ein lehrreicher Erfahrungsaustausch und gegenseitige Unterstützung stattfinden. Hier können gemeinsame Aktionstage diskutiert und geplant werden. Alle Widerstandsgruppen gegen Stuttgart 21 und auch die Partei DIE LINKE sollte dieses Forum aktiv unterstützen.

Einige Gruppen aus der Bewegung gegen Stuttgart 21 hatten zur Teilnahme am europaweiten Aktionstag gegen Sozialabbau und das Diktat der Finanzmärkte am 19. Mai 2012 dafür gesorgt, dass unser Widerstand mit einem Block bei der Frankfurter Demo vertreten war. Andere S-21-Aktivistinnen haben sich bereits Tage zuvor an den Blockaden im Bankenviertel beteiligt. Ende Mai, Anfang Juni soll es wieder Blockupy-Proteste in Frankfurt geben. Wir sollten alles dafür tun, dass die Beteiligung aus Stuttgart diesmal noch höher ist als im letzten Jahr.

Am 14.11. gab es einen europaweiten Protesttag gegen Sozialabbau und die Politik der Troika. In mehreren Ländern in Südeuropa gab es an diesem Tag Generalstreiks. In Deutschland wurden in mehreren Städten von unten Solidaritätskundgebungen organisiert. Es ist kein Zufall, dass es in Stuttgart mit 1.500 TeilnehmerInnen die zweitgrößte Beteiligung nach Berlin gab. Es waren Aktivistinnen gegen Stuttgart 21, die die Mehrheit bei der Kundgebung auf dem Schlossplatz stellten. Das zeigt, dass viele S-21-Gegner die Zusammenhänge erkennen und ihren Widerstand gegen Stuttgart 21 als Widerstand gegen die herrschenden Zustände insgesamt verstehen.

Alle Möglichkeiten soziale Fragen aufzugreifen sollten genutzt werden. Die Streichung von 11.600 Lehrerstellen durch die Landesregierung ist ein Ansatz, Eltern, Lehrern und Schülern deutlich zu machen, dass die Milliarden, die in Stuttgart sinnlos vergraben bei der Bildung gekürzt werden. Bei den Landesbeschäftigten hat die Tarifrunde begonnen. Ver.di fordert für die Beschäftigten der Stadt Stuttgart eine Großstadtzulage von 180 Euro im Monat und pro Kind zusätzlich 25 Euro. Wenn sich die Bewegung gegen Stuttgart 21 sich mit den Beschäftigten im öffentlichen Dienst in den nächsten Monaten solidarisch erklärt und ihren Kampf aktiv unterstützt, werden die Beschäftigten umgekehrt offener für den Widerstand gegen Stuttgart 21. Das gleiche gilt für Eltern, die um Kitaplätze, eine gute Schulkinderbetreuung und für gute Schulen kämpfen. Im Zuge des Übergreifens der europäischen Rezession auf Deutschland wird es in der Region zu Arbeitsplatzvernichtung, Kurzarbeit und Betriebsschließungen kommen. Auch hier sollte eine Vernetzung von betrieblichem und gewerkschaftlichem Widerstand mit dem Widerstand gegen Stuttgart 21 stattfinden. Das erhöht die Durchsetzungskraft für alle. Kämpferische GewerkschafterInnen sollten als Redner zu Montagsdemos eingeladen werden, wie das z.B. schon mal mit einem Kollegen aus dem Behr-Werk in Feuerbach der Fall war, die gegen die Schließung von Werk 8 gekämpft haben.

Die gemeinsame Veranstaltung der Mieterinitiative in Nordbahnhofviertel mit der Stadtteilgruppe gegen Stuttgart 21 „Nordlichter“ im Januar 2013 ist ein positives Beispiel von Vernetzung von Widerstand. Es sollte Schule machen. Für den 7.3. rufen Mieterbund, Mieterinitiativen, Gewerkschaften u.a. Organisationen für 17.00 Uhr zu einer Protestkundgebung gegen Wohnungsnot und Mietenexplosion auf dem Schlossplatz auf. Auch dafür sollte die Bewegung gegen Stuttgart 21 mobilisieren. Denn während Milliarden Steuergelder sinnlos bei Stuttgart 21 vergraben werden, fehlt Geld für den Bau städtischer Wohnungen.

Gewerkschaften müssen sich in Widerstandsfront einreihen

Während Politiker aller etablierten Parteien plötzlich Stuttgart 21 in Frage stellen, halten sich die Spitzenfunktionäre in den Gewerkschaften weiter bedeckt. Der Vorsitzende der Eisenbahnver-

kehrsgewerkschaft (EVG) ist stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender der Bahn. Er stellt sich hinter den Bahnvorstand, wenn er in einem Interview mit der Stuttgarter Zeitung am 12.2.2013 sagt: „*Ein Ausstieg könnte letztlich genauso katastrophal wie ein Weiterbau ohne gesicherte Finanzierung enden. Ein Projektabbruch kostet aus heutiger Sicht wohl zwei Milliarden Euro – ohne dass man dann einen funktionsfähigen Hauptbahnhof in Stuttgart hat.*“ Die Haltung der Vorstände der Gewerkschaften dürfen wir nicht akzeptieren. Die Gewerkschaften sollten ihre passive Haltung aufgeben und die gewerkschaftliche Kampfkraft in die Waagschale werfen. Ein regionale Generalstreik gegen Stuttgart 21 verbunden mit der Forderung nach Verwendung der eingesparten Gelder für Lohnerhöhungen bei den Beschäftigten der Bahn, des Landes und der Stadt, für die Sanierung von Schulen, den Bau von Kitas usw. könnte Stuttgart 21 noch vor der Bundestagswahl beerdigen. Die Beschäftigten der Bahn sind derzeit in der Tarifaufeinandersetzung. Wenn die Gewerkschaft EVG für die volle Durchsetzung der Forderung von 6,5% Lohn einen Vollstreik bei der Bahn organisieren und diesen mit der Forderung nach sofortigem Bau- und Projektstopp verbinden würde, wäre das ebenfalls ein entscheidender Schlag im Widerstand.

Stuttgart 21 kann gestoppt werden

Wenn es jetzt schon solche Probleme gibt bevor der Bau richtig in Gang kommt, dann kann es in Zukunft Katastrophen geben, die den Unmut in der breiten Bevölkerung enorm anfeuern werden. Wenn dieser Unmut zusammenkommt mit dem allgemeinen Unmut über die Abwälzung der Kosten der kapitalistischen Krise, dann wird der Widerstand Dimensionen erreichen, die das Projekt zu Fall bringen. In keinem Fall dürfen wir die Fehler der Vergangenheit wiederholen und uns auf Dialoge einzulassen. Die Idee, den Projektbetreibern die Hand zu reichen für einen Aus- oder Umstieg bei dem Grube und Co. ihr Gesicht wahren, ist das Rezept für eine Niederlage. Wir können zuversichtlich sein, dass wir die Stärke aufbauen können, Stuttgart 21 zu Fall zu bringen. Wir wollen: oben bleiben.

Stuttgart 21 ist typisch für den heutigen Kapitalismus

Stuttgart 21 ist ein zerstörerisches Projekt. Der Kapitalismus ist ein zerstörerisches System. Die Spielräume, in diesem System auf „normale“ Weise Profite zu machen – durch die Ausbeutung von Arbeitskräften, aber immerhin mit der Herstellung und Verkauf mehr oder weniger nützlicher Dinge – werden immer geringer. Deshalb haben sich in den letzten Jahrzehnten die Finanzmärkte immer mehr aufgebläht. Es ging darum durch massive Kreditausweitung den Markt künstlich zu erweitern. Deshalb hat in den letzten Jahrzehnten die Verschuldung von Unternehmen, VerbraucherInnen (Kreditkarten, Hypotheken ...) und Staaten weltweit zugenommen. Und als mit der Finanzkrise 2008 dieses Kartenhaus ins Wanken geriet, wurden die Bankenschulden massenhaft in Staatsschulden umgewandelt (durch Bankenrettungspakete, von denen

einige heuchlerisch „Griechenland-Rettung“ genannt wurden, obwohl tatsächlich Griechenland, Spanien etc. kaputtgespart werden).

Stuttgart 21 ist ebenso wie unnütze Großprojekte anderswo ein Beispiel für diese Politik: Profite werden staatlich garantiert und wir stehen als SteuerzahlerInnen und BahnkundInnen dafür gerade. Stuttgart 21 ist überhaupt kein Versehen. Und deshalb wird es nicht einfach gestoppt werden, weil die Bahn höhere Kosten zugeben muss. Schließlich sind die öffentlichen Kosten genau die privaten Profite, für die das ganze veranstaltet wird.

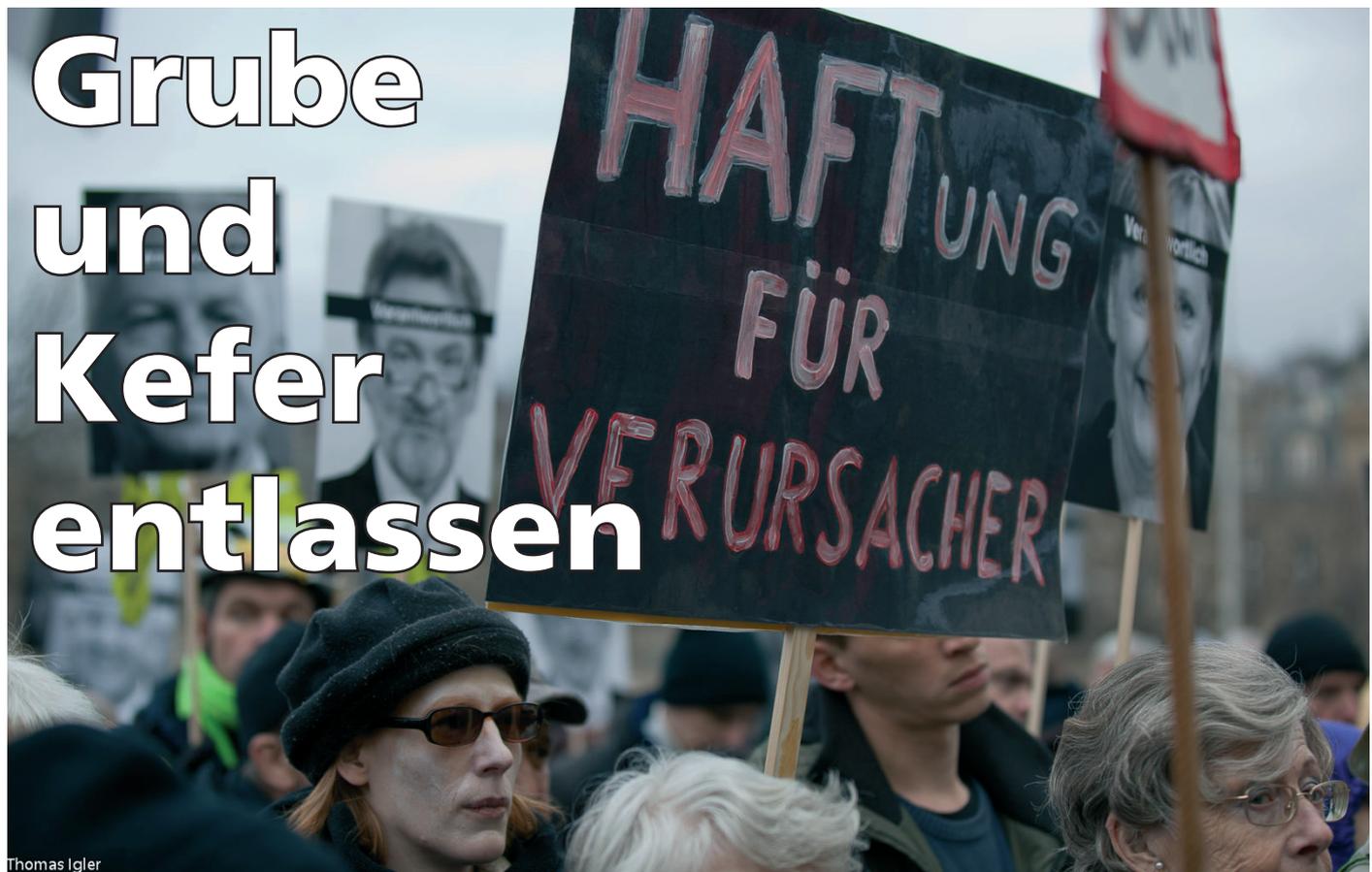
Kapitalismus bedeutet organisierte Kriminalität

Es ist auch kein Zufall, dass Wirtschaftsbosse und Politiker immer mehr kriminelle Energie aufbringen. Das geht inzwischen so weit, dass sich die Staatsanwaltschaft – oft aufgrund von anonymen Anzeigen oder Medienberichten – gezwungen sieht einzugreifen.

Der ehemalige Vorstandsvorsitzenden von Porsche, Wendelin Wiedeking und sein Finanzvorstand sind wegen Aktienkursmanipulation angezeigt. Gegen die Deutsche Bank musste die Staatsanwaltschaft eine Razzia wegen Steuerhinterziehung, Geldwäsche und versuchter Strafvereitelung beim illegalen Handel mit Luftverschmutzungsrechten (CO₂-Zerfifikate) veranlassen. Und für die Interessen der Deutschen Bank sitzt Dr. Jürgen Krummow als ehemaliges Vorstandsmitglied im Aufsichtsrat der Bahn. Die Staatsanwaltschaft hat Ermittlungen gegen frühere und noch amtierende Chefs der ebenfalls mit S21 verbundenen LBBW wegen Untreue und Korruption eingestellt, weil es angeblich keine „ausreichenden Anhaltspunkte für strafbare Handlungen“ bei Immobiliengeschäften und völlig undurchsichtigen Finanztransaktionen an Steueroasen gebe. Fest steht aber, dass die LBBW mit Nahrungsmitteln, Cross-Border-Leasing-Geschäften und vielen völlig undurchsichtigen und windigen Geschäften an den Finanzmärkten unterwegs ist. Die EnBW verweigert den Kommunen die Rückgabe der Stromnetze. Mit Drückerkolonnen werden in Städten mit Stadtwerken Kunden abgeworben. Mit den übelsten Methoden versucht die EnBW die Kontrolle über die Energie- und Wasserversorgung zu behalten. Sieben EnBW-Manager, teils ehemalige, teils noch im Amt, stehen im Verdacht der Untreue und Steuerhinterziehung. Sage und schreibe 200 Millionen Euro hat die EnBW für Korruption in Russland verschleudert. Der Technikvorstand Hans-Josef Zimmer ist in die Affäre verwickelt. Die EnBW hat eine Millionenklage gegen ihn laufen. Trotzdem wurde er mit Unterstützung der Grün-SPD-Landesregierung wieder auf seinen Vorstandsposten gehievt. Bei einer EnBW-Tochter wurde Mitte Juni 2012 eine Razzia durchgeführt wegen des Verdachts von 46 Millionen Euro Steuerbetrug. Im Dezember 2012 hat ein Mitarbeiter des AKW Philippsburg in einem sechs Seiten langen Brief an das Umweltministerium schwere Vorwürfe an die EnBW erhoben: Sicherheitsmaßnahmen werden nicht eingehalten, die Atomaufsicht getäuscht, Zwischenfälle werden verschwiegen. Diese aktuellen Beispiele sind nur die Spitze des Eisberges des durch und durch kriminellen Systems Kapitalismus. Stuttgart 21 reiht sich hier nahtlos ein.

„Die Wege des Kapitals sind nicht im mindesten wunderbar. Mit der gleichen naturgesetzlichen Notwendigkeit, die das Wasser den Berg hinuntertreibt, strömt das Kapital an den Ort des höchsten Profits. Ihm moralische Skrupel welcher Art immer ansinnen, hieße dem Wasser zumuten, bergan zu laufen oder dem Felde zuzufiegen. Aber die Wege des Kapitals sind dennoch wunderbar. Nicht in ihrer Gesetzmäßigkeit, sondern in ihrer unerschöpflichen Mannigfaltigkeit... Verborgene Maulwurfsgänge, geheime, geheimste Kanäle, ein weitverzweigtes unterirdisches Röhrennetz, leiten in politische Parteien, die zu einem guten Teil geradezu die Ausgehaltenen gewisser kapitalistischer Interessengruppen sind, leiten in allerhand scheinbar unabhängige, oft sich höchst idealistisch gebärdenden Vereinsorganisationen, leiten vor allem auch in die Presse. Oft auf Schleichwegen, die selbst den Stipendiaten unbekannt sind.“

Karl Liebknecht in seiner Rede zum Krupp-Skandal im Reichstag 21.4.1913



Thomas Igler

Bahn unter demokratische Verwaltung und Kontrolle von Beschäftigten und Bahnfahrern

Grube, Kefer, Aufsichtsrat und Alleinaktionär Bund fahren die Bahn gegen die Wand. Das zeigt sich nicht nur bei Stuttgart 21. Die Beinahekatastrophe der sich verselbständigten Güterzüge in Kornwestheim ist typisch für den Zustand der Bahn. Überall wo es um die Sicherheit von Personal und Bahnfahrern geht, wird gnadenlos gekürzt. Wenn wie am Güterbahnhof Kornwestheim zwölf Stellen nicht besetzt sind, dann werden solche Unfälle bewusst von den Bahnchefs in Kauf genommen. Laut Prüfbericht des Eisenbahnbundesamts vom November 2012 wies jede vierte von 257 untersuchten Eisenbahnbrücken gefährdende Mängel auf. Nur knapp 59% des deutschen Eisenbahnnetzes sind elektrifiziert. Hinter der E-mobil-Offensive steckt kein Programm zur Elektrifizierung des Schienenverkehrs sondern zur Elektrifizierung und Ausbau des umweltschädlichen Autoverkehrs. Mit der Zulassung von Linienbussen im Fernverkehr (auch die Grünen haben im Bundestag dafür gestimmt) wird bewusst eine Konkurrenz zur Schiene aufgebaut und in der Folge das Bahnnetz weiter ausgedünnt. Bereits jetzt werden mit jedem Fahrplanwechsel Strecken stillgelegt. Seit 1999 wurde die Zahl der Fernzugverbindungen für 368 Bahnhöfe außerhalb der Metropolen um fast die Hälfte gekappt. Bahnhöfe sind ohne Personal und die Bausubstanz verlottert, Züge sind überfüllt, Waggons haben defekte Türen oder nicht benutzbare Toiletten. Verspätungen sind nicht mehr die Ausnahme sondern die Regel. Und bei immer schlechteren Leistungen explodieren die Preise. Mit der Fahrpreiserhöhung zum Fahrplanwechsel 9. Dezember 2012 verteuerten sich die Tickets wieder mal um 2,8%. Fahrkarten sind damit in den letzten zehn Jahren um 35% gestiegen. Eine Platzreservierung kostet heute doppelt so viel wie 2003.

Nicht nur den Autokonzernen garantiert die Bahn ihre Profite. Bei ihrer Gründung als Deutsche Bahn AG 1994 war die Bahn schuldenfrei. Jetzt hat sie mehr als 17 Milliarden Schulden. Ein wahrlich lohnendes Geschäft für die Banken. Für Siemens sitzt

ihr ehemaliger Manager Kefer im Bahnvorstand und sorgt dafür, dass Siemens Hoflieferant der Bahn bleibt und bei Lieferverzögerungen und Mängeln von gelieferter Technik Regressforderungen ausbleiben. Die Stahlkonzerne schlossen sich zu einem Schienkartell zusammen und rechneten bei der Bahn überhöhte Preise ab. Doch wie das Handelsblatt aufdeckte, waren bei den Preisabsprachen auch zwei Manager der Bahn aus den Bereichen Logistik und Einkauf beteiligt. Und man traf sich nicht in irgendeinem Hinterzimmer einer Kneipe, sondern in einem Berliner Nobel-Bordell. 35 Bordell-Besuche wurden von 2005 bis 2009 dokumentiert. Kosten: 71.276,24 Euro, ohne Mehrwertsteuer.

Stuttgart 21 und andere völlig unnütze Projekte wie die Hochgeschwindigkeitsstrecken von Wendlingen nach Ulm, die ICE-Trasse Nürnberg-Erfurt oder die Y-Trasse durch die Lüneburger Heide dienen nicht dem Ausbau des Schienenverkehrs, sondern es sind Projekte zur Umverteilung von öffentlichen Geldern auf die Konten von Banken und Bauindustrie. Das Eigeninteresse der Bahn wird unter anderem dadurch sichergestellt, dass die Bahn als Bauherr und Planer pauschal 17% der Bausumme als Planungskosten abkassiert.

Die Bahn rechnet für 2012 mit einem neuen Rekordgewinn von fast 3 Milliarden Euro. Drei Viertel ihrer Milliardengewinne zieht die Bahn aus den mit 10 Milliarden jährlich subventionierten Bereichen, wie dem Regionalverkehr oder dem Erhalt und Betrieb des Schienennetzes. Dieses Geld wird aber nicht in diese Bereiche reinvestiert, sondern an den Konzern abgeführt und für den Einkauf von ausländischen Verkehrsgesellschaften genutzt, mit dem Ziel irgendwann als großer Global Player im Verkehrssektor an die Börse zu gehen.

Bei der Schlichtung zeigte sich, wer die eigentlichen Experten sind. Grube und Kefer konnten nach 15 Jahren Planungszeit und



500 Millionen verpulverter Planungskosten noch nicht mal einen funktionsfähigen Bahnhof vorweisen. „Unfassbar; absolut unverantwortlich, verbrecherisch“ – das ist das Urteil des international renommierten Experten Keim über den nicht gegebenen Brandschutz für den S-21-Tiefbahnhof. Dagegen hatten die S-21-Gegner in wenigen Jahren in ehrenamtlicher Arbeit mit K 21 ein kostengünstiges funktionierendes Betriebskonzept entwickelt. Klaus Arnoldi vom VCD erklärte am Schluss der Schlichtung, dass die Stuttgarter ihren Bahnhof besser kennen als der Bahnvorstand. Das hat sich seither mehrfach erneut bestätigt.

Lokführer erklärten S-21-Gegnern, dass die Radian beim Umbau des Gleisvorfelds viel zu eng seien. Aber auf die Lokführer wurde nicht gehört. Drei Entgleisungen an immer der gleichen Weiche waren die Folge. Bei der Entgleisung Ende September gab es dabei sogar acht Verletzte. In den drei Jahren seit Umbau des Gleisfeldes am Hauptbahnhof gab es bereits sieben Zugentgleisungen. Die Gleise 8 und 10 sind teilweise oder ganz gesperrt und verursachen Verkehrschaos im Zug- und S-Bahnverkehr. Hätte der Bahnhof weniger als 16 Gleise wäre das Chaos noch größer.

S-21-Gegner haben von Anfang an gesagt, dass der Abriss der beiden Flügel die Statik des Bonatzbaus gefährdet. Die Bahn hat das erst gemerkt als am 19.3.2012 versehentlich eine Dachstütze gerammt wurde. Erst dann wurde festgestellt, dass „der Abbruch des Südflügels zu einer Stabilitätsminderung der Betonstützen geführt hat.“ (O-Ton Bundesverkehrsminister Ramsauer). Erst dann wurde das Bahnhofsdach zusätzlich gesichert. Es stellt sich die Frage was erst passiert, wenn im Zuge der Bahnsteigverschiebung um mehr als 100 Meter das Dach vom Hauptbau abgetrennt wird. Was passiert dann bei Wind mit dem völlig frei stehenden Dach? Im Zuge dieser Verlegung fallen auch die Zugänge zur S-Bahn weg. Wie sollen die übrig bleibenden zwei Treppenhäuser die Massen von Pendlern im Berufsverkehr bewältigen? Ob die Sicherheit der Fahrgäste dadurch gefährdet ist, interessiert die Bahnchefs nicht. Hauptsache weiterbauen.

Managern, Aufsichtsräten und Politikern, die die Bahn als umweltfreundlichstes Verkehrsmittel bewusst an die Wand fahren und sie als Selbstbedienungsladen für Konzerne, Banken und für horrende Managergehälter und Aufsichtsratsantienemen betreiben muss das Handwerk gelegt werden. Ihnen muss die Kontrolle über die Bahn entzogen werden. Grube, Kefer und der gesamte Bahnvorstand müssen entlassen werden. Der Aufsichtsrat ge-

hört aufgelöst. Beschäftigten- und Nutzervertreter müssen die Verwaltung und Kontrolle der Bahn bekommen. Dafür müssen auf allen Ebenen demokratisch gewählte Gremien aus Bahnbeschäftigten, Bahnnutzern sowie Vertreterinnen von Umwelt- und Verkehrsinitiativen wie der Bewegung gegen Stuttgart 21, dem BUND, VCD, „Bahn für alle“ die Verwaltung der Bahn übernehmen und sie im Interesse von Beschäftigten, Bahnfahrerinnen und Umwelt umorganisieren. In demokratische Verwaltungsgremien gewählte Personen müssen jederzeit abwählbar und rechenschaftspflichtig sein. Sie dürfen nicht mehr verdienen als einen Durchschnittslohn.

Die Auseinandersetzung um Stuttgart 21 hat dazu geführt, dass die S-21-Gegner viele gute Ideen für eine Bürgerbahn entwickelt haben. Dazu gehört das Konzept K 21. Es könnte weiterdiskutiert und als abgespeckte Version (ohne Fernbahnanbindung des Flughafens, ohne Schnellbahnstrecke und der dazu gehörenden Anbindung, ohne Verlegung des Abstellbahnhofes nach Untertürkheim) optimiert werden.

Beim Filderdialog haben Aktivisten der Schutzgemeinschaft die geniale Idee eines nur ca. 500 Millionen teuren S-Bahn-Ringschlusses auf den Fildern vorgestellt. Hier würde die S-Bahn über Bernhausen, Sielmingen, Neuhausen und dann entlang der Autobahn bis Wendlingen weitergeführt. Vaihingen und Wendlingen wären Umsteigebahnhöfe.

Das passt hervorragend zum Vorschlag des VCD Stuttgart. Er schlägt auf der Gäubahnstrecke zwischen Hauptbahnhof und Vaihingen einen getakteten Nahverkehr einer Panorambahn mit mehreren Haltepunkten in Stuttgart vor. Das wäre ein enormer Ausbau des S-Bahnverkehrs und würde die stark beanspruchte S-Bahnstrecke entlasten. Laut VCD wäre dieser Ausbau ohne großen finanziellen Aufwand möglich. Am Endbahnhof Vaihingen wären Anschlüsse zum Flughafen/Messe, zu den südlichen Stadtteilen und zur Gäubahnfernstrecke bis Singen.

Bei den S-Bahnstationen Stadtmitte und Hauptbahnhof könnte mit zusätzlichen Bahnsteigen eine Entlastung erreicht werden. Diesen Vorschlag brachte der BUND wieder in die Diskussion.

Die zweigleisige sogenannte Schusterbahn von Untertürkheim nach Kornwestheim wird jetzt nur sehr begrenzt für den Personenverkehr genutzt. Sie könnte sofort stärker genutzt und bis Plochingen bzw. Ludwigsburg verlängert werden. Ohne den Umweg über den Hauptbahnhof werden auf der heutigen Strecke 10 Minuten Fahrzeit gespart.

Stuttgart 21 ist überall

3. Europäisches Forum vom 25. – 29. Juli 2013

Dass Stuttgart 21 kein Ausrutscher ist, den die Regierenden korrigieren werden, sobald sie über die Fakten informiert werden, zeigt ein Blick über den Stuttgarter Talkessel hinaus. Deshalb ist es sehr lehrreich, dass AktivistInnen der Bewegung gegen Stuttgart 21 in den letzten Jahren Kontakte zu Bewegungen gegen andere unnütze Großprojekte geknüpft haben.

Z.B. im Val di Susa zwischen Turin und Lyon gibt es eine wenig ausgelastete Bahnstrecke. Für Olympische Winterspiele wurde das malerische Tal noch mit einer Autobahn verschandelt, die kaum genutzt wird. Und in den kommenden Jahren soll noch eine Hochgeschwindigkeits-Eisenbahntrasse durch teils uran- und teils asbesthaltiges Gestein gebohrt werden. Kein Wunder, dass sich die Bevölkerung seit über 20 Jahren gegen dieses Projekt wehrt und sich auch durch brutale Polizeieinsätze, Prozesslawinen, eine Militarisierung der Region (einschließlich aus Afghanistan ins Val di Susa verlegte Gebirgsjäger) etc. nicht kleinkriegen lässt.

In Notre-Dame-des-Landes in Frankreich wurde in den 1970er Jahren ein Flughafen für das Concorde-Überschallflugzeug geplant. Die Concorde wurde vor vielen Jahren nach einem schweren Unfall eingestellt. Der Flughafen im nahe gelegenen Nantes ist längst nicht ausgelastet. Trotzdem wird der Flughafenbau weiter betrieben und im Herbst 2012 ein Protestcamp brutal geräumt.

Beide Bewegungen haben es geschafft, in Italien bzw. Frankreich zahlreiche Kontakte zu knüpfen. Als im Sommer 2011 im Val di Susa eine Mahnwache brutal geräumt wurde, gab es in ganz Italien Protestaktionen bis hin zu Blockaden und Besetzungen von Parteibüros. Als im Herbst das Protestcamp in Notre-Dame-des-Landes geräumt wurde, gab es in 60 Orten in Frankreich Protestaktionen.

Beide Bewegungen haben sich auch um die internationale Vernetzung verdient gemacht und die beiden ersten Foren gegen unnütze (bzw. unnütze und aufgezwungene) Großprojekte organisiert. Im August 2011 im Val di Susa und im Juli 2012 in Notre-Dame-des-Landes. An beiden Foren haben auch AktivistInnen aus Stuttgart teilgenommen und sind begeistert zurückgekehrt.

Beim Forum 2012 wurde vereinbart, das dritte Forum in Stuttgart abzuhalten. Es soll vom 25. bis 29. Juli 2013 stattfinden und bietet den AktivistInnen gegen Stuttgart 21 eine einmalige Chance, sich aus erster Hand über die Bewegungen in anderen Ländern zu informieren, von einander zu lernen und gemeinsame Erfahrungen auszuwerten. Z.B. hat die französische Regierung nach den landesweiten Protesten im Herbst einen „Dialog“ verkündet, der sehr nach der Geißlerschen „Schlichtung“ nach dem „Schwarzen Donnerstag“ riecht.

Nicht zuletzt bietet das Forum die Gelegenheit, die Vernetzung innerhalb von Deutschland zu verstärken, z.B. mit Kampagnen gegen Hochgeschwindigkeitstrassen der Bahn und andere zerstörerische Bauprojekte, mit der Anti-AKW-Bewegung, mit Initiativen gegen Fluglärm oder gegen das Fracking (dabei werden Chemikalien in die Erde gepumpt, um Gas zu fördern, eine Methode die das Grundwasser bedroht, aber trotzdem immer mehr praktiziert werden soll, u.a. am Bodensee, woher bekanntlich Stuttgart sein Wasser bezieht).

Aber das Forum bietet nicht nur spannende Diskussionen, es bedeutet auch viel Arbeit. Damit es ein Erfolg wird, müssen noch viele mit zupacken. Bei einem „kleinen Ratschlag“ am 7. 12. 2012 wurden Arbeitsgruppen zu verschiedenen Themen gebildet: Koordination BRD, Koordination international, Übersetzung, Versorgung, Sanitäter, Sicherheit, Technik, Übernachtung, Mobilisierung, Kulturprogramm, Programm, Presse/Öffentlichkeit, Finanzen, „Roter Faden“. Wer Interesse hat, kann sich melden unter



info@drittes-europäisches-forum.de

Weitere Infos gibt es auf der Website www.drittes-europäisches-forum.de

Anti-AKW-Bewegung in Kudankulam (Tamil Nadu, Indien)

Der Kampf gegen unnütze und aufgezwungene Großprojekte ist nicht auf Europa beschränkt. Im indischen Bundesstaat Tamil Nadu will die Regierung ein Atomkraftwerk in Kudankulam (in einer tsunami- und erdbebengefährdeten Region) in Betrieb nehmen. Symptomatisch für das Sicherheitsniveau ist die geplante Endlagerung des Atommülls: er soll im Meer versenkt werden! Die örtliche Bevölkerung wehrt sich seit drei Jahrzehnten. Die Polizei geht gewaltsam dagegen vor, u.a. am 8./10. September 2012, als Zehntausende demonstrierten. Es gab einen Toten und mehrere Verletzte. Die ganze Region wird militarisiert, der Widerstand kriminalisiert: gegen 55.000 Menschen wird ermittelt (gegen 8.000 davon, auch Kinder und Jugendliche, wegen „Aufruhr“). Nicht nur die bürgerlichen Regierungs- und Oppositionsparteien unterstützen das AKW, auch die beiden „kommunistischen“ Parteien CPI und CPI(M) – letztere mit dem Argument, dass nur westliche AKWs schlecht, aber russische gut seien. Dagegen unterstützt die Neue Sozialistische Alternative (die mit der SAV in Deutschland und etwa 40 Gruppen und Organisationen auf allen Kontinenten im Komitee für eine Arbeiterinternationale – Committee for a Workers' International (CWI) – zusammengeschlossen ist) den Widerstand und organisierte mit Hilfe anderer CWI-Sektionen (in den Nachbarländern Sri Lanka und Pakistan und weltweit) am 24. 10. 2012 einen internationalen Solidaritätstag. Sie organisierte in Bangalore gemeinsam mit anderen Gruppen im Rahmen eine Veranstaltung mit 120 TeilnehmerInnen. In anderen Ländern gab es Proteste vor Botschaften, sowie Internet-Plakate mit Protesterklärungen. Auch der weltweit bekannte Sprachwissenschaftler und linke Aktivist Noam Chomsky unterstützte den Protest mit einem Internet-Plakat. Eine wichtige Rolle bei der Solidarität spielt die gegen die Unterdrückung der TamilInnen auf Sri Lanka initiierte Organisation Tamil Solidarity, die damit vor Augen führt, dass auch in Indien kapitalistische Politiker (einschließlich tamilischer Politiker) die Interessen der tamilischen Bevölkerung mit Füßen treten.



Nulltarif gegen Großstadtmief

Schluss mit der Abzocke durch die SSB

„Zwei Betriebsprüfungen in den vergangenen Wochen brachten Gewerbesteuernachzahlungen von 80 Millionen Euro“ So stand es in einem Artikel über die städtischen Finanzen in der Stuttgarter Zeitung am 12.12.2012. Statt jährlich alle Betriebe einer Betriebsprüfung zu unterziehen und so wahrscheinlich locker eine höhere dreistellige Millionen-summe in die Stadtkasse zu spülen, macht man lieber Fahrpreiskontrollen bei der SSB. Gleich zwei Razzien mit einem Großaufgebot von SSB-Sheriffs und Polizisten gab es Ende November und Mitte Dezember letzten Jahres. Bei beiden Großkontrollen wurden zusammen um die 700 Schwarzfahrer identifiziert. Das bringt bei 40 Euro „erhöhtem Beförderungsgeld“ 28.000 Euro Einnahmen. Zieht man den Aufwand ab, bleibt wahrscheinlich nicht viel übrig. Der Zweck ist trotzdem erfüllt. Schwarzfahrer werden als Schmarotzer an der Gesellschaft und Kriminelle an den Pranger gestellt. Die Lokalpresse spielt mit. So erfahren wir, dass vermutete 100.000 Schwarzfahrer der SSB im Jahr einen Schaden von 14 Millionen Euro zufügen. Warum gibt es keine Hochrechnungen für in Stuttgarter Betrieben begangene Steuerhinterziehungen?

Wo bleibt die Skandalisierung der unverschämten hohen Fahrpreise im VVS? Welcher Rentner, welcher Hartz-IV-Empfänger, welcher Geringverdiener kann sich die Fahrpreise überhaupt noch leisten? Mit der Erhöhung ab Januar 2013 kostet ein 4-er-Ticket für zwei Zonen jetzt 10 Euro. Im Jahr 2005 hat es noch 8,20 Euro gekostet. Das ist eine Preissteigerung um 22% seither. Bei den Scoolabos gab es durch die Kürzung des städtischen Zuschusses eine regelrechte Kostenexplosion, fast eine Verdoppelung des Preises seit 2005. Erklärtes Ziel der Stadt ist es, immer weniger Zuschüsse an die SSB zu zahlen und immer mehr Kosten über die Tickets reinzuholen.

Und die Kosten bei der SSB steigen auch wegen Stuttgart 21. Die Haltestellen Staatsgalerie und Türlestraße müssen

für mindestens 132 Millionen verlegt werden. Zuzüglich baubedingter Folgekosten. Wieviel die Bahn übernimmt und wie viel an der SSB hängen bleiben ist geheim. Bekanntlich gehört zur Kostenlüge von S 21 das Verstecken von Kosten. Und an der Spitze der SSB steht mit Wolfgang Arnold ein Lobbyist für S 21. Seine personelle Verfilzung mit S 21 zeigt sich u.a. darin, dass er stellvertretender Vorstand des Verkehrswissenschaftlichen Instituts von Prof. Ulrich Martin ist, das die Gefälligkeitsgutachten für die Bahn zu S 21 macht. Dass der SSB-Vorstand seine Macht für S 21 einsetzt, zeigt sich aktuell daran, dass die SSB jetzt „vorsorglich“ mit dem Bau eines neuen Stadtbahntunnel neben der Heilbronner Straße beginnt. Bei diesem Tunnelbau der SSB sollen Gründungspfähle in die Deckschicht des Mineralwassers einbracht werden. Mit dem Bau der U 12 soll die Haltestelle Budapest Platz gebaut werden für ein Areal (A2), das frühestens 2030 bebaut wird. Für diese unnütze Haltestelle, soll die gut frequentierte Haltestelle Pragfriedhof wegfallen. Das Gebiet nordöstlich der Heilbronner Straße hätte dann keine Stadtbahnbindung mehr.

Es ist Zeit aufzustehen gegen die Machenschaften des SSB-Vorstands. Die Fahrpreise dürfen nicht weiter steigen. Wir brauchen Nulltarif im gesamten VVS. In allen Städten, in denen Nulltarif eingeführt wurde, zeigt sich, dass es das wirksamste Mittel ist um Verkehrsteilnehmer zum Umsteigen auf den ÖPNV zu bewegen. Und es ist das wirksamste Mittel gegen die Verpestung der Luft und die Lärmbelastung durch den Autoverkehr. Mit den Steuern, die durch konsequente Betriebsprüfungen zusätzlich eingetrieben werden könnten, könnte der Nulltarif wahrscheinlich voll finanziert werden.

Einen ausführlichen Artikel über Nulltarif gibt es in unserer Zeitung „Solidarität“ Nr. 118 auf Seite 5. download: <http://www.sozialismus.info/2013/01/nulltarif-statt-grossstadtmief/>

Rekommunalisierung Energie- und Wasserversorgung

Eine zentrale Frage, die dieses Jahr in Stuttgart zur Entscheidung ansteht, ist die Frage der Kontrolle über die Energie- und Wasserversorgung. Ende 2013 laufen die Konzessionsverträge der Stadt mit der EnBW aus. Außer der Fraktion SÖS und Linke haben alle Fraktionen im Gemeinderat das von 27.000 Bürgerinnen und Bürgern unterstützte Bürgerbegehren zur 100%igen Rekommunalisierung aller Energienetze und des Betriebs abgelehnt. Nach außen behaupten CDU/SPD/Grüne/FDP/FW, dass sie das Ziel des Bürgerbegehrens über eine Ausschreibung erreichen wollen. Dass aber überhaupt ausgeschrieben wird und wie die Stadt und die etablierten Parteien im Gemeinderat agieren geht in die entgegengesetzte Richtung. Sie wollen die profitorientierte EnBW retten. Die Stadt hat nach der Gründung eigener Stadtwerke im Juli 2012 mit der EnBW klammheimlich für alle städtischen Stromabnehmer, sprich alle Ämter und Betriebe, für Krankenhäuser, Schulen, Schwimmbäder mit der EnBW einen neuen Stromliefervertrag abgeschlossen. Am 9.7.2012 hat OB Schuster in einem Brief der EnBW für satte 30,65 Millionen Euro die Betriebsführung der Wasserversorgung zugesagt. Die EnBW setzte derzeit überall alle Machtmittel ein, um Kontrolle über die Netze zu behalten. Das dürfen wir nicht zulassen.

Der Unmut über die steigenden Energiepreise und über die Abzockerpolitik der EnBW ist groß. Die Bewegung gegen Stuttgart 21, Mieterinitiativen und das Stuttgarter Wasserforum sollten einen

gemeinsamen Kampf für eine dezentrale, ökologische, demokratische und soziale Energiewende führen. Das heißt, dass die Stadtwerke die volle Kontrolle über alle Netze und den Betrieb der Wasser- und Energieversorgung bekommen. Es darf auch nicht sein, dass die Stadtwerke als GmbH geführt werden um abgehobene und hochdotierte Geschäftsführer- und Aufsichtsratsposten zu schaffen. Wir brauchen die demokratische Verwaltung und Kontrolle durch die Stuttgarter Bevölkerung und unserer Experten aus dem Stuttgarter Wasserforum, von Umweltinitiativen und anderen.

Gerade die Energiefrage ist bei vielen S-21-Gegnern und in der Bevölkerung eine sehr wichtige Frage. Ein gemeinsamer Widerstand drängt sich hier auf. Es gibt auch einen sehr direkten Zusammenhang zu Stuttgart 21. Der geplante Tiefbahnhof und die vielen Tunnels sind Stromfresser und konterkarieren die von allen Parteien propagierte Energiewende. Die Bahn bekommt ihren Strom billig direkt aus Neckarwestheim und Grube ist ein Verbündeter der EnBW. Das Thema Rekommunalisierung der Energie- und Wasserversorgung sollte deshalb möglichst bald Thema bei einer Montagsdemo sein. Für Samstag, den 9. März ruft die Anti-AKW-Bewegung unter dem Motto „Fukushima mahnt. Jetzt handeln! Zu einer Demo für die sofortige Abschaltung aller AKWs auf. Die Bewegung gegen Stuttgart 21 sollte diese Demo unterstützen und dafür bei der Demo am 23.2. und bei den Montagsdemos zuvor dafür aufrufen.

Ist die Linke eine Alternative?

Es ist wichtig, dass die Partei DIE LINKE wieder in den Bundestag einzieht. Sie ist dort die einzige Partei, die dem neoliberalen Einheitsbrei der anderen Parteien Paroli bietet. Die Bundestagsfraktion der Linken war die einzige Partei, die den Euro-Rettungsschirm für die Banken abgelehnt hat. Sie fordert den Rückzug der Bundeswehr aus Afghanistan und lehnt den Einsatz der Bundeswehr in Mali ab. Die Bundestagsabgeordnete der Linken Sabine Leidig trägt immer wieder den Protest und die Argumente der Bewegung gegen Stuttgart 21 in den Bundestag und hat in mehreren Reden bei Demonstrationen unseren Widerstand unterstützt.

Unter den heutigen Verhältnissen der tiefen Krise, des Unmuts auf „die da oben“ und der Entfremdung der Menschen von den politischen Parteien ist es allerdings notwendig, dass die Linke viel offensiver gegen die anderen Parteien, gegen das gesamte Establishment und die kapitalistischen Verhältnisse auftritt. Deshalb soll sie nicht eine Partei neben den anderen sein, sondern muss als Partei die richtigen Akzente gegen alle anderen Parteien setzen. Die Arbeit im Parlament darf nicht das Hauptkampffeld der Linken sein. Die Linke muss vor allem Motor der außerparlamentarischen Opposition sein. Sie muss die Menschen aktivieren und organisieren, um gemeinsam mit ihnen für ihre Interessen zu kämpfen, im Betrieb, an der Uni, in den Stadtteilen und Städten.

Die SAV kämpft innerhalb der Linken gegen eine Regierungsbeziehung mit SPD und Grünen. In Berlin und Brandenburg hat sich gezeigt bzw. zeigt sich wohin das führt.

In Berlin haben Regierungsvertreter der Linken jahrelang den Skandalflughafen BER mit vorangetrieben. Jetzt sind sie in der Opposition und sprachen Wowereit das Misstrauen aus. Dafür sind sie in Brandenburg jetzt in der Regierung und sprechen Platzbeck für die gleiche Politik ihr Vertrauen aus. In Sachsen bieten Vertreter der Linken der CDU-Regierung an, für die Verankerung der Schuldenbremse in der Verfassung zu stimmen.

Bei der Landtagswahl in Niedersachsen am 20.1.2013 hat sich bewiesen, dass die Strategie der Parteiführung sich als Koalitionspartner für SPD und Grüne anzudienen zu Niederlagen führt. Die Anbiederung an SPD und Grüne führt nur dazu, dass potenzielle LinkswählerInnen dann gleich SPD, Grün oder gar nicht mehr wählen. Die Konsequenz daraus muss sein, dass die Linke SPD und Grünen den Kampf ansagt, anstatt auf eine Koalition mit ihnen zu setzen. Die Nominierung von Peer Steinreich zum Kanzlerkandidat der SPD ist eine Steilvorlage für die Linke.

In ihrem Grundsatzprogramm erteilt die Linke dem Kapitalismus eine klare Absage. Die Partei schwankt jedoch zwischen antikapitalistischer Rhetorik und Opposition auf der einen Seite und ideologischer Anbiederung an die Marktwirtschaft auf der anderen Seite.

Die SAV betrachtet die Linke als einzigen Ansatz für den Aufbau einer breiten, bundesweiten antikapitalistischen Partei. Um zu verhindern, dass die Partei dort landet wo SPD und Grüne längst angekommen sind, arbeitet die SAV daran, dass die Linke kämpferisch und antikapitalistisch wird. Dazu arbeiten wir in der Antikapitalistischen Linken (AKL) mit. Wir laden alle S-21-GegnerInnen, die die Notwendigkeit einer neuen linken politischen Interessenvertretung erkannt haben, ein, uns dabei zu unterstützen.

Veranstaltungshinweis

Diskussion über das Wahlprogramm der Linken mit der Direktkandidatin Marta Aparicio

Ortsverband der Linken Bad Cannstatt

Mittwoch, den 6. März um 19.00 Uhr in der Palette, Brunnenstr. 19, Bad Cannstatt

Unser Programm gegen Stuttgart 21

- Nein zu Stuttgart 21 einschließlich der Hochgeschwindigkeitsstrecke Wendlingen-Ulm.
- Die Gäubahn muss bleiben und 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 allen 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 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 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.

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 „Bad Cannstatter gegen Stuttgart 21“, in der Blockadegruppe oder im AK „Stuttgart 21 ist überall“.

Für uns ist der Kampf gegen S 21 Teil des Kampfes gegen das Profitsystem. Auf der Grundlage des Ka-

pitalismus 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, organisiert durch 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 mehr als 45 Organisationen und Parteien auf allen Kontinenten im Komitee für den Aufbau einer Arbeiterinternationale (CWI) zusammengeschlossen.

Werdet Mitglied in der SAV und im CWI.



SAV Sozialistische Alternative

Mehr Infos & Kontakt unter:

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

V.i.S.d.P: Ursel Beck, Terrotstr. 33, 70374 Stuttgart