

klug kleckern

statt klotzen

Wir brauchen eine Bürgerbahn
und keine Mega-Projekte wie Stuttgart 21

Stuttgart 21 ist – wie zuvor der Transrapid – ein zerstörerisches Verkehrs-Großprojekt. Es verschlingt Milliarden Euro Steuergelder und schadet dem Schienenverkehr: Im Hauptbahnhof entstehen für die Fahrgäste längere und beschwerliche Wege. Im Untergrund wird ein brandgefährliches Nadelöhr geschaffen. Die acht Milliarden Euro, die S21 am Ende kosten wird, fehlen der Schiene anderswo. Das wäre dramatisch: Eine schlechtere Bahn wird letzten Endes den Straßen- und Luftverkehr stärken und die Umwelt und das Klima noch stärker belasten. Die Betonlobby im Daimler-Land verdient sich eine goldene Nase am Megaprojekt und tut zugleich etwas fürs Stammgeschäft.

Der Kopf muss siegen >> Mit dem Konzept „Kopfbahnhof 21“ liegt eine überzeugende Alternative auf dem Tisch. Manchmal gilt: Kleckern statt klotzen! Und wie im Fall Transrapid, der in München durch Massendemos gestoppt wurde, wird in Stuttgart am Ende die Vernunft siegen: durch die vorbildliche Aufklärung in der Bevölkerung, wie sie das breite Bündnis vor Ort betreibt. Durch massenhafte Mobilisierungen auf der Straße und vor dem Stuttgarter Hauptbahnhof.



DIE LINKE.
I M B U N D E S T A G

DIE LINKE.
I N S T U T T G A R T

Steuergeld wird verbrannt

Weshalb das Mega-Milliarden-Projekt Stuttgart 21 gestoppt werden muss.

Von Sabine Leidig

Am 10. Dezember 2009 stimmte der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG einstimmig für das Megaprojekt Stuttgart 21. Am Tag darauf verkündeten die Repräsentanten von Bund, Bahn, Landesregierung und Stadt, dass einem zügigen Baubeginn nichts mehr im Wege stünde. Einiges spricht dafür, dass die Herren sich ein weiteres Mal irren. So wie sie seit der erstmaligen Projektpräsentation vor 15 Jahren den Baubeginn mehrmals verschieben mussten. Denn tatsächlich gibt es nach wie vor grundsätzliche Einwände gegen Stuttgart 21:

Verkehrspolitisch unsinnig: Eine Tieferlegung des Hauptbahnhofs und die Umgestaltung in einen Durchgangsbahnhof bringen keinen verkehrspolitischen Nutzen. Im Gegenteil: Das Projekt schadet der Schiene, weil für richtige Projekte das Geld fehlt. Die Zeitgewinne im Minuten-Bereich werden aufgefressen durch eine Rolltreppen-Odyssee zu den 24 Meter tiefer liegenden Gleisen und durch zusätzliche Halte am neuen ICE-Bahnhof am Stuttgarter Flughafen. Allein die mindestens zehnjährige Bauzeit ist mit enormen Belastungen für Hunderttausende Fahrgäste verbunden. Im übrigen gibt es mit „K21“, einer Optimierung des Kopfbahnhofs, eine überzeugende Alternative.

Sündhaft teuer: Stuttgart 21 ist bereits heute ein Milliardengrab. Die derzeit offiziell genannten vier Milliarden Euro Kosten werden noch deutlich getoppt. Der Bundesrechnungshof schrieb bereits am 30.10.2008: Die Gesamtkosten lägen nach „Erkenntnissen des Bundesministeriums für Verkehr (...) bei deutlich über 5.400 Mio Euro“. Andere seriöse Berechnungen gehen von acht Milliarden Euro aus. Geht man von den 2,5 Milliarden Euro aus, die 1995 für das Projekt veranschlagt wurden, dann wird es wohl eine Verdreifachung der Kosten geben. Die S21-Baugrube wird zum Fass ohne Boden.

Bilanz geschönt: Die Entscheidung zugunsten eines Baubeginns von Stuttgart 21, fiel in unchristlichen Hektik kurz vor Weihnachten 2009, damit die Bilanz der Deutschen Bahn AG für das Jahr 2009 besser aussieht: So konnten das Geld, das der DB AG durch den Grundstücksverkauf an die Stadt Stuttgart

bereits 2002 zugeflossen war (bisher als „Risikovorsorge“ in den Büchern), nun zu einem Sondergewinn von 615 Millionen Euro gewandelt werden. Im März 2010 wird Bahnchef Grube auf der Bilanzpressekonferenz verkünden, die Bahn habe 2009 einen Gewinn von rund einer Milliarde Euro gemacht. Rund die Hälfte davon stammt aus dem Stuttgart-21-Deal. Die Gelder aus dem Stuttgarter Stadtsäckel dienen auf diese Weise der Bilanzmanipulation.

Demokratie kommt unter die Räder: Im aktuellen Bericht des Bundesverkehrsministeriums vom 2.12.2009 heißt es: „Stuttgart 21 (...) ist kein Projekt des Bedarfsplanes für die Bundesschienenwege, sondern ein unternehmerisch eigenwirtschaftliches Projekt der DB AG.“ Das ist falsch. Tatsächlich handelt es sich nach Auffassung des Bundesrechnungshofes genau um dieses - um ein Projekt des Bundes. Die Mehrheit der Projektkosten trägt der Bund. Der Rechnungshof kommt auf „2.553 Mio Euro Finanzierungsanteile des Bundes“, womit der Bund auch „die Hauptlast der Finanzierung“ tragen würde. Der Bund weigert sich jedoch, das Projekt als sein eigenes anzuerkennen, weil dann die Gesamtkalkulation im Haushaltsausschuss des Bundestags durchleuchtet würde. Im Klartext: Dann würde deutlich, dass hier im Interesse einer lokalen Betonlobby Steuergelder in Höhe von weit über fünf Milliarden Euro verbrannt werden!

Die Herren sollten mal kreativ kleckern, statt globig zu klotzen. Mit fünf Milliarden Euro könnte man neben der Optimierung des bestehenden Kopfbahnhofs per 'K21' eine Reihe wichtiger Bahnprojekte in Baden-Württemberg realisieren. So sind vom 3500 km langen Schienennetz des Landes nur rund 60 Prozent elektrifiziert. In der Schweiz sind 95 Prozent des Schienennetzes elektrifiziert. Es gibt spannende - auch für den Tourismus interessante - Projekte wie die Bodensee-S-Bahn. Doch die Strecke Friedrichshafen - Lindau verläuft immer noch einspurig. Wichtige große Städte des Landes (Heilbronn oder Konstanz) sind weitgehend vom Fernverkehr der Bahn abgehängt. Es gibt also viel Sinnvolles zu tun. Und das lässt sich dann finanzieren, wenn man sich Stuttgart 21 spart.

Sabine Leidig ist verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion DIE LINKE im Bundestag



Vom Saulus zum Paulus. Oder: „Geltendes Recht wird gebogen“

Interview mit Ulrich Maurer, MdB, Die Linke

Der sogenannte Lenkungskreis in Stuttgart – bestehend aus Vertretern des Bundes, der Deutschen Bahn AG, der Landesregierung und der Stadt Stuttgart – verkündete Ende 2009, dass Stuttgart21 nun definitiv gebaut werden würde. Als Baubeginn wird der Februar 2010 genannt. Halten Sie den Termin für realistisch?

Ulrich Maurer: Ich glaube, es geht den Befürwortern des Projekts jetzt darum, die Sache durchzupeitschen, bevor der Widerstand in der Bevölkerung übermächtig wird. Da greift man schon mal auch zu unrealistischen Terminen.

Das Projekt Stuttgart 21 wird seit 1994 von einer breiten Koalition vor Ort, im Land und bundesweit getragen. Es gibt kein anderes Mammutprojekt vergleichbarer Art, das so lange und gegen so viel Widerstand durchgezogen wird. Was sind Ihrer Ansicht nach die wesentlichen Gründe für diese Hartnäckigkeit?

Ulrich Maurer: Ich habe in den Anfängen in diesem Projekts durchaus auch einmal eine städtebauliche Chance gesehen. Den damaligen Siedlungsdruck auf das Bahngelände zu lenken anstatt ökologisch wertvolle Freiflächen zu opfern, hatte ja eine vordergründige Logik. Mittlerweile haben sich aber die Zeiten gründlich geändert. Die Gegner des Projekts haben einen Alternativvorschlag entwickelt, der kaum weniger Wohnbebauungsmöglichkeiten eröffnet. Unter verkehrlichen Gesichtspunkten war das Projekt ohnehin immer fragwürdig. Ich glaube, den Befürwortern geht es schon lange nicht mehr um Sachargumente, sondern um Machtdemonstration und Prestige. Die Unfähigkeit von Provinzfürsten, Fehlentscheidungen zuzugeben, ist ein weit verbreitetes Phänomen.

Sie sind in Sachen Stuttgart21 kein unbeschriebenes Blatt. Als führender Politiker der baden-württembergischen SPD traten Sie gut ein Jahrzehnt lang, bis Mitte 2005, mit Vehemenz für den Kellerbahnhof ein. Was hat sich geändert?

Ulrich Maurer: Den Zeitraum haben Sie nicht ganz richtig angegeben. Meine Wandlung vom Saulus zum Paulus hat schon deutlich früher begonnen. Heute wird dieses Projekt von einem Land und einer Stadt durchgezogen, die glauben, ihrer Bevölkerung Privatisierung und Sozialabbau zumuten zu können, nachdem sie die öffentlichen Gelder auf dem Altar von Banken und Spekulanten verbrannt haben. Die Stadt Stuttgart hat nach eigenen Angaben allein bei ihren Schulgebäuden einen Instandhaltungsrückstau von 327 Millionen Euro. Sie kürzt derzeit massiv wie auch das Land Baden-Württemberg bei so genannten Freiwilligkeitsleistungen. Wer in solchen Zeiten Milliarden in ein fragwürdiges Prestigeprojekt verbuddelt, während gleichzeitig der schienengebundene Verkehr durch fehlende Elektrifizierung, fehlenden Streckenausbau und immer mehr so genannte Langsam-Fahrstellen darniederliegt, ist nicht ganz bei Sinnen.

Laut Bundesrechnungshof handelt es sich bei Stuttgart21 eigentlich um ein Projekt des Bundes, da mehr als die Hälfte der Kosten vom Bund getragen werden würden. Der Rechnungshof verweist auf den Verkauf von Bahngelände, wo die Bahn die Einnahmen auf ihr Konto bucht und damit Stuttgart21 kofinanziert. Der BRH argumentiert, dass solche Erlöse als Teil der Bundesfinanzierung anzusehen sind. Wie erklären Sie eine solche Differenz in einer entscheidenden Rechtsfrage?

Ulrich Maurer: Ich kann sie nicht erklären. Ich glaube der Durchsetzungswille der Politiker von CDU und SPD, aber auch der organisierte Druck aus der regionalen Wirtschaft sind so groß, dass auch das geltende Recht gegebenenfalls gebogen wird.

In Stuttgart gibt es seit mehreren Wochen Montagsdemos gegen Stuttgart21, zu denen bereits mehr als tausend Stuttgarter wöchentlich kommen. Wird man Sie dort sehen?

Ulrich Maurer: Ja. Allerdings brennt es in den Zeiten der schwersten Krise des Finanzmarktkapitalismus seit Ende der 20iger Jahre an allen Ecken und Enden. Das Land Baden-Württemberg und die Stadt Stuttgart befinden sich mitten in der massenhaften Vernichtung industrieller Arbeitsplätze. Die Zahl der Armen steigt. Die Bildungsmisere nimmt zu und die Menschen beginnen sich erst jetzt langsam zu wehren. Ein Abgeordneter der LINKEN ist deshalb gut beschäftigt, vor allem auch dann, wenn die Entwicklung der eigenen Partei bekanntermaßen nicht völlig widerspruchsfrei verläuft.

Ulrich Maurer ist MdB und stellv. Vorsitzender der Fraktion DIE LINKE. Er war von 1980 bis 2005 Mitglied des Landtages von Baden-Württemberg und bekleidete in dieser Zeit Spitzenpositionen in der SPD.

Das Interview wurde geführt von Winfried Wolf; erstmals veröffentlicht in der Tageszeitung „junge Welt“ vom 11. Dezember 2009.



Wem gehört die Stadt?

Montagsdemo, 8. 2. 2010 - Rede von Tom Adler

Liebe Kämpferinnen und Kämpfer für Vernunft und Kopfbahnhof,

es vergeht kaum ein Tag, an dem der OB oder der Herr Grube nicht versuchen würden, sich in den Medien als die bürgernahe Kommunikatoren mit der Geste der ausgestreckten Hand zu verkaufen.

Sie tun das, weil Sie nach wie vor meinen, dass die ständig wachsende Kritik an Stuttgart21 das Ergebnis einer schlechten Kommunikation ihres Projekts ist. Weil Sie nach wie vor denken, wir – über 70 Prozent der Stuttgarter – hätten keine Argumente, sondern nur „große Emotionen“!

Herr Grube, Herr Schuster, Herr Drexler, nehmen Sie doch einfach zur Kenntnis: Wir haben schlicht die besseren Argumente! Daran werden auch weitere Millionen zur Irreführung der Öffentlichkeit nichts ändern: Wir kämpfen weiter, jawohl, auch mit Emotion, auch mit Leidenschaft!

Man braucht sich doch nur die Namen der prominenten S21-Befürworter anzusehen, und man ahnt, wessen Interessen mit Stuttgart21 bedient werden sollen. Da stellt sich z. B. Daimler-Vorstand Dieter Zetsche hin und sagt Stuttgart 21 sei ein Muss, denn Baden-Württemberg bräuchte zwar auch die Schiene, „aber nicht zu Lasten der Straße!“

Auch Wendelin Wiedeking ist da ganz der Meinung seines Kollegen Zetsche. „Stuttgart21 stellt sicher“, meint der Ex-Porsche-Boss, „dass wir in Zukunft vom Südwesten aus mit ganz Europa vernetzt sind.“ Der Bahnfahrer wundert sich: Von welchem Bahnhof reden die eigentlich? Den betreten die doch höchstens mal zu ersten Spatenstichen. Ansonsten reisen die in ihrer S-Klasse, im Cayenne oder per Hubschrauber und Flugzeug.

Liebe Freundinnen und Freunde! Wir sollten uns wirklich nichts vormachen: Rüdiger Grube ist als Bahnchef nicht besser als sein Vorgänger Mehdorn. Er ist nur ein etwas geschickterer Verkäufer für dasselbe Projekt, das wir nicht wollen! Nein, Herr Grube hat auch kein besonderes Interesse, die Bahn zu einer echten Alternative auszubauen. Er will und muss die Bahn auf satte Profite trimmen, um sie für die Privatisierung attraktiver zu machen, ohne Rücksicht darauf, was die Menschen wollen und brauchen. Das ist sein Job. Sonst gar nichts.

Dasselbe hat er vorgestern bei den Flugzeug- und Militärkonzernen DASA und EADS gemacht. Und bis gestern im Daimler-Konzern: Als Vorstandsmitglied im Daimler-Konzern hat Rüdiger Grube konsequent daran mitgearbeitet, Löhne zu senken und den Druck auf die Beschäftigten massiv zu erhöhen.

Herrn Grubes Kostenkalkulation für den Bau von Stuttgart21 stützt sich mit größter Sicherheit auf den massenhaften Einsatz von Billigst-Lohnarbeitern in unsicheren Beschäftigungsverhältnissen. So gesehen müssen wir auch größtes Interesse daran haben, dass die Deregulierungen am Arbeitsmarkt rückgängig gemacht werden! Denn müsste Stuttgart21 ohne massenhaft

ungeschützte Arbeitsverhältnisse kalkuliert werden, wäre das Projekt längst beerdigt!

Der DGB in der Region hat diese Zusammenhänge erkannt und sich gegen Stuttgart21 ausgesprochen. Die Ablehnung des Wahnsinnsprojekts ist in den Betrieben nicht geringer als in der Bevölkerung. Deshalb muss jetzt auch endlich die größte Gewerkschaft in Stuttgart, die IG Metall, unmissverständlich gegen Stuttgart21 Position beziehen!

„Große Projekte provozieren große Gefühle.», sagte Grube gelassen zum Stuttgart21-Widerstand. Recht hat er. Vor allem unsinnige, zerstörerische Großprojekte erzeugen große Gefühle. Aber auch großen Widerstand!

Doch unser Widerstand hat Köpfchen. Deshalb sagen wir mit großer Gelassenheit: Grube, Schuster, Drexler, Ramsauer, Mapus: Zieht Euch warm an! Denn wir verwandeln unsern Zorn in Energie! Wir haben uns erst warm gelaufen! Kopfbahnhof, Bonatzbau und Park bleiben!

Und wir stellen eine Frage ständig neu: WEM gehört die Stadt?

Tom Adler ist Betriebsrat, Mitglied IG Metall und der Betriebsgruppe „Alternative“ im Daimler-Werk Untertürkheim, sowie Mitglied des Stuttgarter Gemeinderats, Fraktionsgemeinschaft SÖS/DIE LINKE.

Bürgerbahn statt Börsenbahn!

Wir brauchen eine Bahn, die am Allgemeinwohl orientiert ist, soziale und ökologische Perspektiven eröffnet – eine Bahn für alle, für Klimaschutz und auch für gute Beschäftigungsalternativen im Auto(Krisen)Ländle. Der Börsenkurs der DB AG aber blockiert die demokratische Entwicklung dieser zentralen gesellschaftlichen Infrastruktur. Mit dieser politischen Weichenstellung wurde die Bahn als kapitalistischer Konzern aufgestellt, im Interesse potentieller Investoren. Die Verwendung der Steuergelder ist nicht transparent (Betriebsgeheimnis) und die Bevölkerung bzw. die Parlamente haben kaum Einfluss auf Investitionsentscheidungen.

Die Bahn muss runter vom Privatisierungskurs! Wir wollen die demokratische Gestaltungsmacht zurückerobern!

Impressum

Herausgegeben von Sabine Leidig, verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion DIE LINKE im Deutschen Bundestag // Ulrich Maurer, stellv. Vorsitzender der Fraktion DIE LINKE im Deutschen Bundestag // Die LINKE, Kreisverband Stuttgart.

Redaktion Winfried Wolf; Gestaltung Marco Heinig. V.i.S.d.P.: Sabine Leidig.
Kontakt: Sabine Leidig, MdB, Fraktion DIE LINKE im Deutschen Bundestag, Platz der Republik 1, 11011 Berlin // E-Mail: sabine.leidig@bundestag.de // Website: www.sabine-leidig.de // Telefon: 030-22773769.
DIE LINKE, Kreisverband Stuttgart, Marienstr. 3A, 70178 Stuttgart // E-Mail: info@die-linke-stuttgart.de // Website: www.die-linke-stuttgart.de // Tel: 0711 -72236848.