

Bahnhof unterm Daimlerstern



15 Jahre Widerstand gegen Stuttgart 21

Preis 2,50 davon 50 Cent an
den Rechtsstreifen
der ParkschiK 201


DKP

Editorial

Stuttgart 21 und die Kommunisten

Im Juli 1973 wurde verkündet, dass am Kaiserstuhl, genauer in Wyhl am Rhein, ein Kernkraftwerk gebaut werden sollte. Kurz darauf demonstrierten 27 Menschen gegen das Projekt. Einer von ihnen, der Fischer und Kommunist Balthasar Ehret. Zwei Jahre später wurde mit dem Bau begonnen, obwohl die endgültige Genehmigung noch nicht vorlag. Der Bauplatz wurde besetzt, über Jahre ging es vor verschiedenen Gerichten weiter, bis 1982 der Verwaltungsgerichtshof den Bau für rechtens erklärte. 30.000 Menschen protestierten daraufhin auf der größten Demo. Nur ein Jahr später musste der damalige CDU-Ministerpräsident Lothar Späth den Bau verschieben, um ihn später ganz aufzugeben.

Kommunisten wie Balthasar Ehret waren damals Teil der Protestbewegung, wie auch heute Kommunistinnen und Kommunisten die Bewegung gegen Stuttgart 21 von Anfang an unterstützen. Wie damals geht es auch heute gegen die mächtigen Interessen großer Konzerne. Unsere Interessen stehen dabei deren Profitinteressen entgegen. Das verbindet auch die Bewegung gegen Stuttgart 21 mit den arbeitenden Menschen. Ihr gewerkschaftlicher Kampf richtet sich auch gegen die Profitinteressen der Konzerne und Banken: K21 und Gewerkschaften gemeinsam kämpfen! Einigkeit macht stark!

Wir wollen mit dieser Broschüre den Menschen, sowohl den Menschen in Stuttgart als auch im Rest der Republik, einen Überblick über den Widerstand gegen Stuttgart 21 liefern, vom Anfang / Mitte der 90er bis zum Beginn dieses Jahres, als auch unsere Argumente und Vorstellungen als Kommunistinnen und Kommunisten darstellen (2. Teil). Schwerpunkt dieser Broschüre sind die Interessen der großen Konzerne und Banken, sprich des Monopolkapitals. Demgegenüber wollen wir unsere Vorschläge stellen: zu einem Verkehrssystem im Interesse der Mehrheit der Menschen auf Seite 33 und Ideen zur Umwandlung der Autoindustrie im Interesse der Arbeitenden und der Umwelt, Seite 38.

Wir dokumentieren darüber hinaus die Rede von Volker Lösch vom Januar 2011, da sie eine passende Zusammenfassung des Protests darstellt und daraus die Orientierung für das kommende Jahr des Widerstands gibt.

In Stuttgart zeigte sich in den vergangenen Monaten, dass die Menschen bereit sind, für ihre Stadt zu kämpfen und sie nicht den Profitinteressen der Kapitalisten zu überlassen. Als Kommunisten unterstützen wir diese Kämpfe. Wir wissen aber auch, dass die Kapitalisten und ihre Verbündeten in Politik und Medien sehr mächtig sind. Wir brauchen eine grundsätzlich andere gesellschaftliche Alternative, die die Interessen der Menschen in den Mittelpunkt stellt, wenn wir nicht ständig aufs Neue gegen ihr Profitinteresse ankämpfen wollen. Diese neue Gesellschaft wird nur durch den Kampf der Mehrheit der Menschen, vor allem der arbeitenden Menschen geschaffen. Sie wird das Privateigentum an den wichtigen Produktionsmitteln aufheben und die gesellschaftliche Produktion im Interesse der Menschen und der Umwelt planen. Dadurch wird sich auch eine vollkommen neue Form der Demokratie entwickeln. Wir nennen diese Gesellschaft Sozialismus.

Inhalt

TEIL 1

Stuttgart 21 nach dem „Schlichterspruch“	05
Ein Projekt der Automobilkonzerne	10
Wie ein Konzern die Strippen zieht	11
„Spätzle-Connection“ oder Demokratie	13

TEIL 2

Chronologie 1996 bis 2011	16
Stuttgart links November 1996	17
Stuttgart links Februar 2008	20
Sommer des Widerstands	24
30. September 2010	28
Rambos müssen gehen!	30
Verstärkte Repression	31

TEIL 3

Verkehr muss umwelt- und ressourcenschonend organisiert werden! Verkehrspolitische Forderungen	33
Perspektiven der Automobilindustrie - Zukunft der Menschen Ein Diskussionsbeitrag	38

Nebenstehende Fotos eingesandt an busch-model.com. Dort kann man auch Mini- Demomaterial zum ausschneiden finden:
<http://www.busch-model.com/download/demo-stuttgart-21.pdf>





TEIL 1

Stuttgart 21

nach dem

„Schlichterspruch“

Im vergangenen Jahr war die Volksbewegung gegen S 21 zum elektrisierenden Symbol herangewachsen, sie wurde zur „Mutmacher-Bewegung“, zum Vorbild für erfolgreichen zivilen Widerstand gegen ein monopolistisches Megaprojekt. Nichts schien sie mehr aufhalten zu können!

Da gelang der Überraschungscoup der anderen Seite unter der Regie von Heiner Geissler, diese Bewegung zumindest vorläufig wieder einzufangen, zu „versachlichen“ und in die gewohnten Bahnen der „Mediendemokratie“ zurückzulenken.

Die Mappus-CDU-Landesregierung war vorher tief in die Defensive geraten. Jetzt musste sie zwar „Kreide fressen“, „auf Augenhöhe“ mit den Protestlern verhandeln, - aber sie kam so „wieder von der Wand weg“, konnte eine „geläuterte CDU“ simulieren und in Umfragen wieder zulegen!

Zur Ausgangslage:

Anfang der 90er Jahre beschloss die Kohl-Regierung mit Unterstützung aller Parteien außer der PDS die Umwandlung der staatseigenen Bundesbahn in die Bahn AG, mit dem Ziel der weiteren Privatisierung und des Börsengangs.

Ein Bestandteil dieses Privatisierungskurses war der Verkauf von bahneigenen Immobilien. In diesem Zusammenhang „entdeckte“ das unselige Triumvirat vom ersten Bahn-AG-Chef Dürr aus dem Daimler-AEG-Management, CDU-Bundesverkehrsminister Wissmann, dem CDU-Landeschef Teufel und dem CDU-OB von Stuttgart Rommel, dass mitten in der Stuttgarter Innenstadt ca. 100 ha Bahnfläche für andere Nutzung „befreit“ werden könnten, vorausgesetzt, der Hauptbahnhof würde „versenkt“.

Das widersprach zwar der Stuttgarter Geographie, dem Talkessel umgeben von Mergelhügeln, und dem gewachsenen Stadtbild, aber mit Hilfe modernster Technik würde das schon gehen. Die Vision eines futuristischen Tiefbahnhofs in Kombination mit einer neuen Zukunfts-City beeindruckte damals viele; eine groß angelegte Modernisierung der Schiene erschien sogar ökologisch.

Dürr und die IHK der Region schwärmten von den Standortvorteilen für die „Metropol-Region“ Stuttgart, wenn durch dieses „großartige Infrastruktur-Projekt“ die ICE-Schnellbahntrasse direkt mit dem Flughafen, der neuen Messe auf den Fildern und der Autobahn

verbunden wäre. Die in der Region Stuttgart ansässigen Weltkonzerne wie Daimler, Bosch und Porsche bekämen dadurch endlich die Chance für einen würdigen City-Rahmen in der bisher eher provinziellen Landeshauptstadt.

Durch die „Magistrale Paris-Bratislava“ würde die Region geradezu zum „Herzen Europas“ aufsteigen. Neue Arbeitsplätze würden entstehen usw.

Solchen Zukunftsvisionen gingen nicht nur die bürgerlichen Parteien, sondern auch die Mehrheit der SPD auf den Leim. Selbst viele Gewerkschafter wurden und werden durch diese Propaganda beeindruckt!

Zwar regte sich damals schon erster Widerstand, die Bürgerinitiative „Leben in Stuttgart – Kein S 21“ gründete sich aus diesem Anlass ...

Aber gegen Ende der 90er Jahre schien sich die Lage wieder zu beruhigen, weil der 2. Bahn-AG-Chef Ludewig, der einzige, der aus dem bahneigenen Management kam und nicht von Daimler, das Projekt erneut auf seine Kosten überprüfen ließ und es anschließend (kurzzeitig) „als unwirtschaftlich“ zu den Akten legte!

Erst sein Nachfolger, der „Rambo“ Mehdorn vom Luftfahrtkonzern Airbus (also auch Daimler!), legte S 21 wieder neu auf und machte mit Hilfe vom neuen CDU-Landeschef Oettinger und dem neuen Stuttgarter CDU-OB Schuster mächtig Druck. Die verquersten Finanzoperationen durch Land und Stadt sollten die „Wirtschaftlichkeit“ von S 21 herstellen: Das Land kaufte 2001 für 176 Mio. € noch nicht vorhandene Züge, die angeblich durch S 21 benötigt würden, und die Stadt kaufte der Bahn AG im Voraus für 459 Mio. € Gleisgelände ab, das für die zukünftige City-Bebauung vorgesehen ist! Erst Grube aktivierte die 650 Mill. € für die Bilanz 2009 die die Bahn einschließlich der aufgelaufenen Zinsen für die Grundstücke erhielt. Bilanzgewinn insgesamt damals 1,2 Mrd.

So lässt sich unterm Strich formulieren: S 21 ist das gewissermaßen gewalttätige Projekt des „schwäbischen Imperialismus“, den für seine Repräsentation würdigen Rahmen zu schaffen – koste es, was es wolle! Und zugleich die strategische Grundkonzeption des Autokonzerns Daimler und der gesamten Autobranche durchzusetzen, wonach die Bahn zurechtgestutzt werden

solle zu einem profitablen Verkehrs-Logistik-Konzern mit v.a. Schnellverbindungsstrassen für Geschäfts- und Fernreisende, dem Abbau der Schiene in der Fläche und dem Umstellen des Güterverkehrs z.B. auf Giga-Liner-LKWs, Einführung von Fernbussen nach amerikanischem „Greyhound“-Modell und anderes mehr...

Auf der Strecke bleiben mehrfach Bevölkerungsinteressen: Durch die Verschlechterung der örtlichen und regionalen Bahnverbindungen und des Güterverkehrs; durch die Verschleuderung öffentlicher Mittel in Milliarden Höhe, die dringend für Soziales, Bildung und Kultur gebraucht würden; durch die ökologisch fatalen Folgen einer zusätzlichen Steigerung des Autoverkehrs; und nicht zuletzt durch die weitere Zerstörung ihrer jetzt schon arg als „autogerechte Stadt“ gebeutelten Landeshauptstadt. Aus einer noch einigermaßen liebenswerten Provinzhauptstadt soll endgültig das „Muster-Profitorpolis“ werden!

Das „Wunder von Stuttgart“

Aller Widerstand schien zwecklos. Die Sammlung von 67 000 Unterschriften für ein Bürgerbegehren gegen S 21 im Jahr 2007 wurde von der Stuttgarter Stadtverwaltung als „zu spät“ und „rechtlich nicht zulässig“ in den Papierkorb geworfen. Alle „staatstragenden Parteien“ incl. SPD unterstützten das Projekt; alle Parlamente von Stadt, Region, Land und Bund, alle Gerichtsentscheidungen, alle wesentlichen Medien, prominente Wissenschaftler/Experten, die Großunternehmen der Region, IHK, Daimler usw. standen dahinter. Alle Verträge zwischen Bahn AG, Bund, Land und Stadt waren abgeschlossen. Selbst die Grünen hatten das

Projekt als nicht mehr aufhaltbar erklärt und wollten es nur noch „kritisch begleiten“; - da geschah im Verlauf des Jahres 2010 das „Wunder von Stuttgart“: Gegen die versammelte und geballte Macht der herrschenden Klasse regte sich zunehmend trotziger Widerstand! Zuerst klein, dann immer weiter anschwellend versammelten sich vor dem Hauptbahnhof allwöchentlich „Montags-Demonstrationen“ mit der Losung „Wir sind das Volk!“ und „Oben bleiben!“.

Angeblich waren es zunächst vorrangig Vertreter der „Halbhöhenlagen“ von Stuttgart, hochqualifizierte Angehörige der Mittelschichten, denen der Kragen platzte. Aber es waren von Anfang an auch viele aktive Gewerkschafter dabei, linke Aktivisten aus den verschiedensten Zusammenhängen.

Zwar hat die Protestbewegung gegen S 21 den Charakter einer Ein-Punkt-Bewegung, aber von Anfang an floss in diesen Protest auch viel Unzufriedenheit und Zorn über andere Fragen, über soziale Verschlechterungen, ökologische Zumutungen, Abbau demokratischer Rechte, den Hochmut der Regierenden usw. zusammen. Immer mehr Leute kamen dazu, denen „immer mehr stinkt“! Je mächtiger die Bewegung anschwellte, desto größer war auch der Anteil aus der Arbeiterklasse, wenn auch überwiegend von qualifizierteren und organisierteren Teilen. Schließlich gelang es auch, dass alle wesentlichen Gewerkschaftsgliederungen von DGB, ver.di und IG-Metall formale Beschlüsse fassten (z.T. gegen große Widerstände von SPD-organisierten Spitzenfunktionären!), um die Protestbewegung zu unterstützen. Es bildete sich eine Initiative „Gewerkschafter gegen S 21“.

Wenn die Verknüpfung von S 21 mit sozialen



Themen angeschnitten wurde, gab es immer großen Beifall. Dennoch ist diese thematische Verbindung eher indirekt und braucht zum Verständnis mehr Wissen und Nachdenken. Entsprechend schwierig gestaltete sich bisher eine größere Mobilisierung aus den Betrieben.

Viele der S-21-AktivistInnen sind empört darüber, dass allein die Stadt Stuttgart direkt oder über Umwege, z.B. durch Beteiligung an der Flughafen-AG, etwa 1 Mrd. € zur Finanzierung von S 21 beiträgt, aber z.B. laut dem „christlichen“ OB Schuster kein Geld übrig hat für kostenloses Schulessen für bedürftige Kinder (ca. 1 Mio. €).

Auf der anderen Seite gibt es eine Initiative „Unternehmer gegen S 21“, eine „Jugendoffensive gegen S 21“, die „Parkschützer“ mit mittlerweile über 30 000 Unterstützern, die mit zivilem Ungehorsam das Fällen der Parkbäume im Bahnhofsumfeld verhindern wollen, eine Initiative „Bei-Abriss-Aufstand“ usw.

Eine Stärke dieser Bewegung liegt in ihrer Vielfalt und Bündnisbreite, vom bürgerlichen Lager über die Grünen bis zu uns Kommunisten und anderen Linken. Objektiv ist dies der Ansatz für ein breites antimonopolistisches Bündnis!

Aber aus dieser Stärke resultiert auch das Problem, dass diese Bewegung eben nicht homogen ist. Das macht sie anfälliger für Manöver der anderen Seite, - und durch die über die Medien verstärkte Rolle der Grünen zugänglicher für taktisch-parlamentarische Interessenlagen.

Dennoch: Trotz all dieser Probleme ist es fantastisch, dass alle Spaltungsversuche bisher gescheitert sind. Bei zunehmender Politisierung und Radikalisierung der Bewegung konnte das solidarische Miteinander verteidigt werden, auch in der Verzahnung von Aktionsformen wie Massendemos, gewaltfreie Blockaden, Bau-, Bagger- und Baumbesetzungen als Aktionen des friedlichen zivilen Ungehorsams.

Der Charakter dieser Bewegung entfaltete sich immer mehr zur kreativen Lernbewegung. Bei jeder Kundgebung sprachen andere Experten, Architekten, Denkmalschützer, Künstler, Lehrer, Betriebsräte, Bahnexperten, Ökologen, Elternbeiräte (auch von Kitas), Gewerkschafter, Unternehmer ... Selbst von bürgerlichen Medien bestaunt entstand eine echte Volkshochschule unter freiem Himmel ... Bemerkenswert ist auch der kreativ umgestaltete Bauzaun, der mittlerweile im Museum landete, und die unglaubliche Vielfalt von selbst gemachten Losungen und Schildern.

So sammelte sich in 10 000en von Köpfen immer mehr Sachkompetenz in jeder Richtung, von Bahneffizienz bis zu Mineralquellen ..., sicher mittlerweile der Kompetenz vieler Parlamentarier überlegen.

Mit den Fragen „Wessen Bahnhof ist der Bahnhof? Wessen Stadt ist die Stadt? Wessen Geld ist das Geld?“ usw. wurden Zusammenhänge weit über den Bahnhof hinaus thematisiert.

Wer regiert wirklich das Land? Wessen Interessen stehen dahinter? Sind es nicht v.a. Profitinteressen,

von Baukonzernen, Immobilienspekulanten, Kaufhauskonzernen, Bohrfirmen, Banken usw.? Welche Rolle spielt der mächtige Daimlerkonzern, der 3 von den 4 Bahnchefs seit der Privatisierung aus seinem Management stellte?

Wessen Demokratie ist die Demokratie?

Nach dem Grundgesetz geht alle Staatsgewalt vom Volke aus! Aber hier soll es demonstrativ übergeben werden! Das Volk muss direkt bestimmen, wir brauchen direkte Demokratie! Die „repräsentative Demokratie“ hat sichtbar versagt, die meisten Parlamentarier haben sich als Repräsentanten nicht des Volkes, sondern der herrschenden wirtschaftlichen Interessen erwiesen. Der Filz zwischen Politikern und „der Wirtschaft“ wurde immer heftiger diskutiert, eben die „Maultaschen-Connection“. OB Schuster und CDU-Ministerin Gönner „ganz zufällig“ in der Stiftung des ECE-Konzerns für die Planung eines Groß-Kommerz-Projekts bei S 21, CDU-Finanzbürgermeister Föll „ganz zufällig“ im Aufsichtsrat der Baufirma, die den Bahnhof-Nordflügel abrisst, Lothar Späth „ganz zufällig“ Aufsichtsratsvorsitzender der Tunnelbohrfirma Herrenknecht usf. So konnte ansatzweise die Funktionsstruktur von Staat und Monopoly begriffen werden.

Auch die Rolle des Staatsapparats selbst kommt immer schärfer in den Fokus der Bewegung: Hieß es im Sommer manchmal noch „Wessen Polizei ist die Polizei?“ „Unsere Polizei!“, so ist nach den brutalen Erfahrungen des „schwarzen Donnerstags“ diese Losung in Nachdenklichkeit übergegangen!

Die Bewegung schwoll trotz des demonstrativ und gewalttätig inszenierten Abriss des Bahnhof-Nordflügels vor den Augen empörter ProtestiererInnen weiter an, und es war die Siegeszuversicht trotz allem nicht zu brechen. „Die schaffen das nicht, gegen solche Proteste über 15 Jahre lang zu bauen“ rief unterm Jubel 10 000er Gangolf Stocker, Stadtrat der SÖS und Sprecher der Initiative „Leben in Stuttgart – Kein S 21“.

Mit dem Polizei-Desaster des 30. 9., wo die Mappus-Regierung ein abschreckendes Exempel statuieren wollte, - wurde das genaue Gegenteil erreicht! Als Antwort kam eben nicht kleinlautes Nachgeben, sondern der wütende Protest von über 100 000 und die Woche danach von 150 000 Teilnehmern! Das Land geriet in eine unberechenbare Stimmung, fast ein Hauch von Unregierbarkeit wehte durchs Ländle. Die seit 1953 in Baden-Württemberg ungebrochene CDU-Herrschaft schien auch in Umfragen ins Wanken zu kommen. Die 1 000-fachen Sprechchöre wie „Lügenpack“ und „Mappus weg“ taten ihre Wirkung ... Die Demonstranten-Massen begannen, ihre Stadt sich wieder zurückzuerobern ...

Dann kam der „Retter“ Heiner Geissler

Festzuhalten bleibt, dass der Vorschlag für einen „Schlichter“ Geissler ursprünglich von den Grünen kam! Welche hintergründigen Absichten sie damit verbanden, kann nur spekuliert werden. Auf jeden Fall bauten sie Mappus die goldene Brücke. In

seiner defensiven Not griff er diesen Vorschlag auf, die Protestbewegung saß in der Falle!

Die „Schlichtungs-Gespräche“ pauschal abzulehnen, ging nicht, weil man sich sonst von großen Teilen der Bevölkerung isoliert hätte. Da Geissler (als attac-Mitglied) durchaus Sympathien für die S 21- Kritiker zeigte und sich als von seiner Partei „unabhängigen Kopf“ gab, erwarteten viele von seiner Vermittlung eine Lösung.

Es gab zwar nichts zu vermitteln, denn einen Kompromiss zwischen einem Kellerbahnhof und einem oberirdischen Kopfbahnhof gibt es eben nicht. So war das einzige realistisch-positive Ziel, wenigstens vor aller Öffentlichkeit – mit Baustopp – die Offenlegung aller Fakten zu verlangen und einen gleichberechtigten „Fakten-Check auf Augenhöhe“ durchzusetzen.

Dies wurde sogar weitgehend erreicht! In den wochenlangen Erörterungen mit Fernseh-Live-

sich als „Retter der CDU“ feiern ließ! Weil man ihm nicht sofort und deutlich genug in die Parade fuhr, konnte der Eindruck erzeugt werden, als ob der „Schlichter-Spruch“ auch von den Vertretern der Protestbewegung akzeptiert worden wäre!

Daraus entstand einige Verwirrung, die sich prompt auch in Meinungsumfragen niederschlug. Die CDU kam wieder aus ihrem Tief heraus, die Zustimmungsrates für ein „verbessertes S 21“ nahm zu, - auch wenn in verschiedenen Umfragen durchaus widersprüchliche Ergebnisse zutage kamen, was erneut beweist, dass v.a. durch die Fragestellung mit Meinungsumfragen gezielt Meinung gemacht werden kann!

Wie geht es weiter?

„Fakten-Check“ und „Schlichtungs-Gespräche“ werden von den herrschenden Medien als große Errungenschaft und wichtige begleitende Maßnahme



Übertragung schlugen sich die Vertreter der Protestbewegung wirklich wacker: Ihre Argumente erwiesen sich eindeutig als überlegen, die Alternative K 21 war als wesentlich weniger kostspielige Lösung der Vernunft vor aller Augen (mit bis zu 1 Mio. Einschaltquote) erwiesen.

Problematisch wurde es erst, als Geissler wenige Tage vor Schluss in einem FAZ-Interview andeutete, dass er trotz allem Verständnis für die Kritiker ein aufge bessertes „S 21 – Plus“ vorschlagen würde.

Deshalb hätten die Vertreter der Protestbewegung noch vor dem „Schlichterspruch“ aussteigen und erklären müssen, dass Geissler dafür keine demokratische Legitimation habe und dass nur eine Volksbefragung die Lösung sein könne. Dass das versäumt wurde, war der eigentliche taktische Fehler. So überließ man Geissler die Medien-Show, die er mit Genuss und Raffinesse inszenierte und

für künftige Großprojekte gepriesen. So sei die repräsentative Demokratie durch „Elemente direkter Demokratie anzureichern“, um eine höhere Akzeptanz in der Bevölkerung (für die Vorhaben der herrschenden Klasse!) zu erreichen.

Doch wenn in der Sache wenig verändert werden kann, ist der demokratische Zugewinn minimal. Es hat sich wieder einmal bewiesen: Nicht in erster Linie durch Gesprächsrunden, sondern nur durch konsequente Massenaktionen können Erfolge durchgesetzt werden!

Diese Position wird mittlerweile auch von den meisten Vertretern des Protestbündnisses formuliert, verbunden mit selbstkritischem Eingeständnis taktischer Fehler. Aufhorchen lassen müssen allerdings einige Stellungnahmen von Spitzen-Grünen wie Cem Özdemir, der voll hinter Geisslers Spruch steht, oder von Boris Palmer, der durch

Geisslers „S 21 –Plus“ mit allen Zusatzkosten das Projekt „von alleine als erledigt“ ansieht. Das ist bestenfalls eine Selbsttäuschung, schlimmstenfalls eine bewusste Irreführung der Bewegung!

Dennoch wird der Kampf um den „Stress-Test“, der als Ergebnis der „Schlichtung“ von der Bahn AG akzeptiert wurde, durchaus von höherem Stellenwert sein. Damit soll durch Computersimulation die angeblich höhere Leistungsfähigkeit des Keller-Bahnhofs in Verkehrs-Spitzenzeiten überprüft werden. Die Bahn AG erklärte bereits, dass sie diesen Test erst nach den Landtagswahlen und zunächst alleine durchführe und erst danach weiteren Experten vorlege ...

Die Protestbewegung hat dies bereits zurückgewiesen und erklärt, dass in dieser Form der „Stress-Test“ unbrauchbar wäre („diese Simulanten der Bahn kennen wir schon!“) und dass nur bei sofortiger Einbeziehung von Experten der Bewegung dieser Test objektiv und akzeptabel wäre. Es gilt also, wachsam zu bleiben!

Doch wenn es gelingt, im Neuen Jahr die Protestbewegung neu zu entfachen – und es sieht ganz danach aus – dann hat sie weiterhin echte Chancen, S 21 doch noch zu verhindern. Gegen den Geisslerschen Unsinn-Plus wird zum „Widerstand-Plus“ aufgerufen. Bis zur Landtagswahl sind außer den Montagsdemos 3 Großkundgebungen bereits geplant! Am 5. März soll es einen landesweiten dezentralen „Kein S 21 Tag“ in allen 70 Wahlkreisen geben. Und die Landtagswahl soll zu einer „Abrechnung mit der S 21 –Prügelpolitik von Mappus & Co werden“. Dafür braucht die Bewegung allerdings eine Autonomie von den Grünen und anderen Parteien.

Die Landtagswahl am 27. März hat zwar einen gewissen Stellenwert, aber sie wird nicht die Rettung bringen. Selbst eine Grüne-SPD-Landesregierung böte nicht die Garantie für die Ablehnung von S 21! Der schlimmste vorstellbare Super-Gau wäre, wenn eine solche Landesregierung mit oder ohne Volksbefragung S 21 bauen würde! Oder eine

modifizierte CDU-Grüne-Landesregierung, die eine abgespeckte Geisslersche „S 21 –Plus –Lösung“ durchsetzte oder eine CDU-SPD-Koalition, die mit geringfügigen Zugeständnissen der Bewegung das Genick zu brechen versuchte.

Nicht die Landtagswahl, sondern der neu entfachte Druck wird S 21 verhindern.

Wir unterstützen die Forderung nach einer verbindlichen Volksbefragung: Zu S 21 in der Region Stuttgart und zur Neubau-Strecke nach Ulm im ganzen Land. Dabei muss die Fragestellung von der Bewegung mit formuliert werden und außerdem muss es vor der Abstimmung zu einer gleichberechtigten Informationspolitik kommen. Der Aspekt der Gegenöffentlichkeit ist ein entscheidender Aspekt direkter Demokratie.

Wir werden als unseren unersetzbaren Beitrag weiterhin antikapitalistisch aufklären, natürlich mit möglichst viel Sachverstand und Ideenreichtum. Und so ist in unseren Augen eines der entscheidenden und weiterwirkenden Erfolgskriterien der Bewegung, wie weit sie antikapitalistisch dazulernen kann.

Doch selbst, wenn das unmittelbare Ziel, S 21 zu verhindern, nicht erreicht werden könnte, - so hat die Bewegung heute schon Gigantisches geleistet. Zehntausende von AktivistInnen werden das Gelernte nicht mehr vergessen, weder in direkten Sachfragen noch in weitergehenden gesellschaftspolitischen Fragestellungen, - noch das großartige Gefühl, diese Stadt mindestens zeitweilig wieder zu ihrer gemacht zu haben!

Stuttgart ist heute schon eine andere Stadt geworden und auch das Land hat sich verändert! In den Gewerkschaften rumort das aufstachelnde Beispiel weiter, - nicht umsonst war die Stuttgarter Gewerkschaftskundgebung am 13.11. die größte der Republik. Diese Erfahrungen gehen nicht verloren, und die sicher bevorstehenden Kämpfe können von günstigeren Voraussetzungen aus geführt werden. Schon allein das lässt sagen: Es hat sich gelohnt, zu kämpfen!





Stuttgart 21 - ein Projekt der Automobilkonzerne

„Wem gehört die Stadt?“ lautet eine oft gestellte Frage. Eine Antwort gibt ein Blick auf den Bahnhofsturm. Seit 1952 prangt hier der Mercedes-Stern und macht unmissverständlich klar, wer in Stuttgart das Sagen hat: Die Region Stuttgart wird von der Automobil- und Autozulieferindustrie dominiert – allen voran Daimler.

Schiene contra Straße

Zu Beginn dieses Jahrhunderts werden entscheidende Weichen für die Zukunft des Verkehrswesens gestellt. Der Großteil des weltweiten Verkehrs basiert auf dem Kraftstoff Erdöl. Doch bevor die Erdölressourcen vollständig zur Neige gehen, wird der Punkt („peak oil“) erreicht sein, an dem die Erdölförderrate am höchsten ist (Experten sahen ihn im Jahr 2005). Ein erheblicher Anstieg der Benzinpreise wird die Folge sein. Aber vor allem auch die ökologischen Folgen des Automobilverkehrs (Erderwärmung,...) stellen die Zukunft des herkömmlichen Verbrennungsmotors und damit des autogebundenen Individualverkehrs in Frage. Alternative Verkehrskonzepte werden gesucht. Ökologisch sinnvoll wäre es nun, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auszubauen und den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Doch dem stehen die Profitinteressen der Automobilindustrie entgegen. Anstelle den Güter-

verkehr verstärkt auf die Schiene zu bringen, setzt man auf LKW mit bis zu 60 Tonnen Gesamtgewicht. Diese „Gigaliner“ erhöhen jedoch das Risiko von schweren Verkehrsunfällen und gehen auf Kosten der umweltfreundlichen Schiene. Langfristig soll damit der Schienengüterverkehr ausgestochen werden. Auch beim Personennahverkehr setzt man weiter auf das Automobil. So forderte Daimler-Chef Zetsche Staatshilfen zur Subventionierung des Kaufs von Elektroautos. Ziel ist es bis 2020 eine Million Elektroautos auf deutsche Straßen zu bringen. Das Problem des Ressourcenverbrauchs bei der Produktion dieser Elektroautos sowie zur Bereitstellung der Straßeninfrastruktur ist damit nicht gelöst. Da die Reichweite von Elektroautos aufgrund begrenzter Batteriekapazitäten derzeit bei etwa 150 km liegt, gibt es auch Überlegungen, kleinere Elektroautos für Langstreckenfahrten auf spezielle Autowaggons zu verstauen und dann per Bahn zu transportieren. Das würde den weiteren Rückbau der Bahn in der Fläche bedeuten, während der Fernverkehr noch „gebraucht“ würde. Beim internationalen Mercedes-Benz Symposium zum öffentlichen Personen-Nahverkehr der Zukunft Ende 2010 wurde in den Großstädten ein Trend zu einem Mix aus Individualverkehr und ÖPNV ausgemacht. ÖPNV heißt für Daimler aber nicht Schienenverkehr, sondern der verstärkte Ausbau des Omnibus-

verkehrs. Dies verspricht veritable Gewinnchancen in der Daimler-Bussparte. Darüber hinaus soll auch der Fernbus-Linienerverkehr ausgebaut werden. Vergleicht man jedoch Bus- und Bahnlinienerverkehr bei gleichem Auslastungsgrad, gleicher Liniendichte und gleicher Geschwindigkeit, so schneidet die Bahn mit einer deutlich günstigeren CO2-Bilanz ab. Somit geht die Orientierung auf Fernbusverkehre ebenfalls zu Lasten der umweltfreundlichen Schiene.

Bahnverkehr soll zurückgedrängt werden

S21 schadet der Bahn und nützt den Automobilkonzernen, die ihre Profite in der sich abzeichnenden Strukturkrise des Automobils zusätzlich bedroht sehen. Ein Blick in die USA verrät die wahren Absichten: In den Jahren von 1920 bis 1970 gelang es den US-Automobilkonzernen General Motors, Ford und Chrysler, den US-Schienerpersonennahverkehr auf weniger als 1% zurückzudrängen.

So ist S21 auch ein Projekt der mächtigen Auto-Lobby im Kampf gegen den umweltfreundlichen – aber für sie nicht profitablen – Schienerverkehr.

S21 nützt den Automobilkonzernen

Nun wird behauptet, das Projekt S21 würde mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagern. Das wäre aber nicht zum Nutzen von Daimler. Dies lässt Daimler-Chef Zetsche in der Stuttgarter Zeitung vom 25.09.10 durchblicken: „Wer seinen Wohlstand im heutigen Wettbewerb behaupten will, muss über alle modernen Verkehrsträger angebunden sein. Deshalb braucht das Autoland Baden-Württemberg auch die Schiene. Nicht zu Lasten der Straße, sondern als Teil eines zukunftsorientierten Gesamtkonzeptes – Stuttgart 21 ist dafür ein Muss!“

Die Fakten zeigen: S21 ist entgegen aller offizieller Verlautbarungen ein Projekt, das den Ausbau des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs sowie des Güterverkehrs behindert – ganz im Sinne der Automobilindustrie. Nicht ohne Grund legte sich

Zetsche zusammen mit dem BASF-Chef Hambrecht in einem Interview der Stuttgarter Zeitung für S21 ins Zeug. Außerdem soll nun mit einem „InfoMobil Stuttgart 21“ im Land für das Projekt geworben werden. Den Anstoß dazu gab die Daimler AG. Unterstützt wird dieser Infobus u.a. von Südwestmetall – einem Verband, der die Interessen der Automobil- und Autozulieferindustrie vertritt.

K21 und Gewerkschaften gemeinsam kämpfen!

Hier zeigt sich immer mehr, dass das Ende des Milliardengrabs S21 nur gegen die mächtigen Automobilkonzerne durchgesetzt werden kann. Umso wichtiger ist es, den Protest gegen S21 in die Betriebe zu tragen, und damit diejenigen zu treffen, die sich von einer nachhaltigen Schädigung des Bahnverkehrs Vorteile versprechen. Mit betrieblichen Aktionen könnten weitere Möglichkeiten im Kampf gegen S21 ausgeschöpft werden. Dazu ist jedoch die aktive Unterstützung durch die Gewerkschaften, insbesondere der IG Metall, nötig.

Autogerechte Stadt

Schon die Nazis planten die Verlegung des Stuttgarter Hauptbahnhofs in den Rosensteinpark. Der Bahnhof sollte für den Bau neuer breiter Straßen, u.a. zur Erschließung der Innenstadt für den Autoverkehr, weichen. Mit der Reichsautobahn sollte der neue Flughafen in Echterdingen erschlossen werden. Das Ziel einer autogerechten Stadt passte zur menschenverachtenden Ideologie des NS-Staats und war im Interesse der Daimler-Benz AG. In den zwölf Jahren Nazi-Herrschaft hatten sich die Umsätze der Daimler-Benz AG fast verzehnfacht und der Rüstungsanteil war bis 1945 auf 93% angewachsen.

Man kennt sich

Wie ein Konzern die Strippen zieht

Nach und nach kam es heraus: OB Wolfgang Schuster (CDU) war im Stiftungsrat (inzwischen ausgeschieden), Umwelt- und Verkehrsministerin Tanja Gönner (CDU) war im Stiftungsrat (Mitgliedschaft ruht), SPD-Vizeparteivorsitzender Olaf Scholz ist Mitglied des Kuratoriums der Stiftung, Ex-Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) ist Vize-Chef des Kuratoriums der Stiftung, Brandenburgs Ministerpräsident Matthias Platzeck (SPD) ist Mitglied des Stiftungsrats, Bayerns Innenminister Joachim Herrmann sowie sein Kollege

Markus Söder (beide CSU) sind Mitglieder im Stiftungsrat, aber auch solche Personen wie Friederike Beyer, Lebensgefährtin von Exministerpräsident Günther Oettinger, sowie der S-21-Architekt Christoph Ingenhoven. Die Liste ist sicher unvollständig.

Das Gremium, in dem sich alle diese Herrschaften treffen, ist eine Stiftung des Hamburger Einkaufszentrum-Konzerns ECE (vom Versandhauspionier Werner Otto gegründet). ECE entwickelt und betreibt seit über 40 Jahren Einkaufszentren, 7 allein im



Südwesten Deutschlands: Karlsruhe (Ettlinger Tor), Leonberg (Leo-Center), Heilbronn (Stadtgalerie), Ludwigsburg (Breuningerland), Heidelberg (Darmstädter Hof Centrum) und Stuttgart (Königsbau-Passagen).

Offensichtlich handelt es sich bei dieser Stiftung um eine wichtige Scharnierstelle zwischen Finanzkapital und Politik.

Welch ein Zufall, dass ECE auch am Mailänder Platz, nahe dem S 21 Gelände, zusammen mit dem Immobilienentwickler des Baukonzerns Strabag und der bayrischen Bau und Immobiliengruppe rund 500 Millionen in ein gigantisches Einkaufszentrum investieren will. Geplant sind 3 über Brücken verbundene Gebäude mit 500 Wohnungen, einem Hotel, Restaurants und 150 – 200 Einzelhandelsgeschäften. Welch ein Zufall wiederum, dass OB Schuster auch gegen Bedenken aus dem Gemeinderat entschieden hat, dass ECE statt 1250 Parkplätzen 400 mehr bauen darf.

Stiftung Lebendige Stadt - Was lebt denn da?

Die „gemeinnützige“ Stiftung, in der sich die ehrenwerte Gesellschaft zusammengefunden hat, heißt „Lebendige Stadt“. Ganz offensichtlich dient sie dem Einkaufszentrum-Konzern ECE dazu, Kommunal-, Landes- und Bundespolitiker einzubinden. Laut Selbstdarstellung fördert sie die „kulturelle Vielfalt und Lebendigkeit europäischer Städte“. Ausgehend von Wirtschaftlichkeitsberechnungen auf der Grundlage veränderter Besucher-/ Kaufkraftströme rund um den geplanten unterirdischen Bahnhof wird hier vor allem mal Kapital (500 Mio. €)

lebendig. Angelockt durch das massive Parkplatzangebot wird auch der Automobil-/ Individualverkehr lebendig. Die kulturelle Vielfalt wird sich im Gastronomieangebot und im Markensortiment des Einzelhandelsketten erschöpfen.

Die Kaufkraft der Bevölkerung auch in der Region Stuttgart sinkt zwar. Nichtsdestotrotz tobt der Verdrängungswettbewerb und Konzentrationsprozess im Einzelhandel im Kampf um die verbleibende Kaufkraft.

Und da wird das Shopping geradezu als Lebensersatz hoch stilisiert. Kulturelles Erleben schnurrt zusammen zum Kaufrausch.

Mediterranes Stadtleben mit italienischem Flair soll hier im künftigen Europaviertel entstehen. Angesichts der bereits realisierten Gebäude (Bankpaläste und Büchergefängnis) und vor dem Hintergrund der Renditeerwartungen als eigentlichem Zweck der Bebauung lässt sich heute schon erahnen, dass hier nur der kalte Hauch der Immobilienverwertung wehen wird, ein mächtiger Schritt also zur weiteren Stadtverödung. Da hilft auch keine Bürgerbeteiligung, die von vornherein nur als Kosmetik dient.

Profitopolis oder menschenwürdige Stadt?

Das Modell der gemeinnützigen Stiftung dient natürlich auch der Steuerersparnis – alles ganz legal versteht sich. Privater Bereicherung steht öffentliche Armut gegenüber. Die Schulen vergammeln, nicht-kommerzielle Kultureinrichtungen kämpfen ums Überleben. Immobilienentwickler und –spekulanten bemächtigen sich immer mehr des öffentlichen Lebens und des öffentlichen Raumes. Städtebau und Stadtentwicklung werden dem Diktat der Kapitalverwertung und der Kaufkraftabschöpfung unterworfen. Die Stadt wird zugerichtet auf die Interessen der Automobilindustrie, der Immobilienspekulation bzw. des Finanzkapitals und der Einzelhandelskonzerne.

Menschenwürdige und auch nachhaltige Stadtentwicklung muss den öffentlichen Raum zurückerobern, vom Vermarktungszwang befreien, rekommunalisieren und durch Entkommerzialisierung wirklich wieder lebendig werden lassen!



Spätzle Connection oder Demokratie?!

„Tausende Polizisten schützen die Demokratie vor der Herrschaft des Volkes!“ So stand es treffend auf einem der vielen Plakate. „Lügenpack“ als Vorwurf gegen die „S-21-Mafia“ und die Forderung „Mappus weg“ gehören zu den meist skandierten Sprechchören bei den Demonstrationen und Kundgebungen. Für Viele der Protestierenden war und ist der Zorn darüber, wie grundlegende demokratische Rechte mit Füßen getreten werden, eine wichtige Motivation für ihren Protest, wenn nicht die wichtigste.

Das Projekt Stuttgart 21 selbst und die Art und Weise, wie es durchgezogen werden soll, ist ein Lehrstück über das Demokratie- Verständnis der Herrschenden hierzulande. (Und der Begriff „Herrschende“ umfasst eben nicht nur die Politiker-Kaste, sondern auch die Profiteure im Hintergrund, mit denen sie oft verfilzt ist.)

Auf einmal Widerstand

Die Empörung der Herrschenden ist echt. Schließlich haben sie doch bloß das gemacht, was sie immer machen. Und so wie sie es immer machen. Und jetzt auf einmal dieser anhaltende Widerstand!? Für sie ist es normal, sich bei Wahlen einen „Freifahrtschein“

zu holen, um dann bis zur nächsten Wahl machen zu können, was sie wollen. Es scheint normal zu sein, dass sich „staats-tragende“ Politiker in lukrativen Berater- und Förderer- Pöstchen einnisten. Normal, dass die Lobbyisten mehr zu sagen haben, als die Bevölkerung. Normal, dass die wichtigen Entscheidungen von den Wirtschaftsbossen bestellt/ diktiert und von den Parlamenten ab genickt werden. Die Banker entwerfen den „Banken- Rettungsschirm“ und die Mechanismen künftiger Bankenkontrolle gleich mit. Die Futtermittelindustrie soll sagen, wie künftig ihre eigene Giftmischerei kontrolliert werden soll, damit kein Dioxin mehr in die Nahrungsmittel kommt. Atomkonzerne und Reaktorlaufzeiten, oder Gesundheitsreform und Pharma- Industrie, überall das gleiche Bild. Überall wird der Bock zum Gärtner gemacht. Und die „Spätzle Connection“ entscheidet eben über Stuttgart 21. Basta!

Es scheint normal zu sein, der Klientel in den Chefetagen der Banken und Konzerne unkontrolliert Milliardenaufträge/Profite aus Steuergeldern zuzuschancen und ihre strategischen Interessen durchzupfeitschen. Regierungen in Bund, Land und Stadt, mit den Industrie- und Banken- Bosse in einem Sumpf. Die Parlamente segnen es ab.



Gerichte und Polizei garantieren, dass sie nicht gestört werden. Die Opfer werden zu Tätern erklärt und bestraft. Dieses System ist nicht demokratisch! Anscheinend ist es für die Regierenden normal, noch vorher schnell vertragliche Tatsachen zu schaffen, um ein Bürgerbegehren gegen Stuttgart 21 abzuwürgen. Und sich dann von Gerichten bestätigen zu lassen: „Es bestehen doch rechtsverbindliche Verträge!“ Normal, Versprechen zu brechen (z.B. Volksbefragung, wenn die Kosten 4 Milliarden übersteigen). Normal, zu lügen, dass sich die Balken biegen. Vorteile frei zu erfinden, unliebsame Gutachten zu unterschlagen und Risiken zu verschweigen.

Ihre Demokratie

Wie heftig muss die Verfilzung sein, wenn sie an dem Projekt festhalten, obwohl erkennbar ist, dass sich die Kosten dramatisch erhöhen und der vereinbarte Nutzen ausbleibt? Bei jedem Privatgeschäft wäre das ein Grund, den Vertrag zu stornieren!

Es gehört offenbar auch zum Demokratieverständnis der Herrschenden, Polizeihundertschaften, mit Wasserwerfern und chemischen Kampfstoffen auf die Bürger eindreschen zu lassen.

Nur fatal für diese Herren (und Damen), dass dieses Demokratieverständnis zunehmend auf helle Massenempörung stößt. Fatal, dass ein Denkkzettel bei der anstehenden Landtagswahl absehbar ist.

Da schien doch auf einmal ein Bisschen Kosmetik, ein Bisschen Image- Pflege angebracht. Gesagt, getan: Mappus (CDU) einigte sich mit Kretschmann (Grüne) auf den Schlichter. Und Geissler ging in die Vollen. So gehe das nicht, schrieb er den Herren ins Stammbuch. Man müsse eine andere Demokratie-Kultur entwickeln, so seine Botschaft. Er hat anscheinend ein anderes, ein ganz neues Demokratie Modell erfunden. Offene Information im Vorfeld großer Entscheidungen. Man müsse die Bürger „mitnehmen“. Sein Resümee über die Schlichtung war, sie sei ein Erfolg gewesen. Die Gegner hätten auf gleicher Augenhöhe miteinander gesprochen. Wie schön! Aber hat das auch dazu geführt dass der Mehrheitswille realisiert wird? Eine Volksbefragung, oder gar einen Volksentscheid hat er abgelehnt! Auch deshalb war der Schlichterspruch ein schlechter Spruch. Demokratisch ist nicht, das Volk „mitzunehmen“, sondern das Volk entscheiden zu lassen.

Neue Formen der Demokratie

Über neue Formen der Demokratie ernsthaft nachzudenken erfordert, über ein imperatives Mandat nachzudenken. Das heißt, dass der Mehrheitswille auch umgesetzt wird/werden muss. Und dass das Volk auch die Machtmittel braucht,

dies durchsetzen zu können. Demokratie kann nicht heißen, mit dem Stimmzettel auch die Souveränität abzugeben. Spätestens hier wird klar, dass dies kein Geschenk der Herrschenden an das Volk sein wird, geboren aus Einsicht. Demokratie muss tagtäglich neu erkämpft werden, sonst stirbt sie ab. Schon jetzt wo das ansatzweise versucht wird, stößt es auf erbitterten Widerstand von Staatsmacht und Kapital. Schon jetzt werden Leute, die ihr Widerstandsrecht wahrnehmen, als Terroristen und Verfassungsfeinde diffamiert.

Aber in der Verfassung, also im Grundgesetz steht nicht, dass die Staatsgewalt von den Chefetagen ausgeht, sondern vom Volk. Im Grundgesetz steht

nicht, Deutschland sei ein kapitalistischer und korrupter Staat der Großbanken und Monopolkonzerne, sondern dort ist von einem sozialen und demokratischen Rechtsstaat die Rede. Und im Grundgesetz steht auch nicht, das Volk sei dazu da, den Herrschenden ihre unersättliche Profugier zu stillen (zahlen und Maul halten). Dort heißt es im

Gegenteil: Eigentum verpflichtet. Sein Gebrauch soll zugleich dem Wohle der Allgemeinheit dienen. Sogar von der Möglichkeit einer Enteignung ist dort die Rede. Dahinter steckt die Erkenntnis, dass Demokratie eng mit Macht und Macht eng mit dem Besitz und der Verfügungsgewalt von Eigentum verknüpft ist. Dem Eigentum an den entscheidenden Produktionsmitteln nämlich und dem für die gesellschaftliche Grundversorgung maßgeblichen Eigentum.

Terroristen und Verfassungsfeinde sind die, die all dies ignorieren, denen es nicht um Grundrechte geht. Die die so tun, als gäbe es diese Verfassung nicht, sondern stattdessen von einer obskuren „freiheitlich demokratischen Grundordnung“ faseln. Einer Grundordnung, die wohl ihrem (hier beschriebenen) Demokratieverständnis entspricht.

Statt die Bahn, Universitäten, Krankenhäuser und vieles Anderes zu privatisieren, wird es höchste Zeit Eigentum dauerhaft zu vergesellschaften. Nämlich das Eigentum, mit dem die Weichen für das Wohl und Wehe der ganzen Gesellschaft gestellt werden. Höchste Zeit, Privateigentümer zu enteignen die tagtäglich beweisen, dass sie gar nicht die Absicht haben, dieses Eigentum im Interesse der Allgemeinheit zu einzusetzen. Öffentlich ist wesentlich, erklärt z.B. die Gewerkschaft ver.di zu Recht.

Echte Demokratie ist das Gegenteil von Lobbykratie. So lange die wichtigen Entscheidungen in Wahrheit in den Chefetagen fallen, bleibt sie bestenfalls eine wohlklingende Floskel. Deshalb bleibt Maßstab für Demokratie nach wie vor: **Das Übel an der Wurzel packen, die Macht der Banken und Konzerne knacken!**





TEIL 2

Chronologie von 1993 bis 2011

Dezember 1993

Die Bahnprivatisierung wird mit den Stimmen von CDU/CSU, SPD, FDP und Grünen auf den Weg gebracht. Genannt wird das ganze „Bahnreform“.

1993-1996

Eisenbahnneuordnungsgesetz, die Bahn konnte sich sämtliche Immobilien, auch die, die nicht direkt zum Fahrbetrieb gehören, unter den Nagel reißen und hat vieles in den letzten Jahren verkauft.

Januar 1994

Die an privatwirtschaftlichen Zielen orientierte Bahn AG wird aus der staatlichen deutschen Bundesbahn und der DDR Reichsbahn gegründet. Chef der Bahn AG ist Heinz Dürr.

Heinz Dürr

Großaktionär des Stuttgarter Autozulieferers Dürr AG. Von 1980 bis 1990 Vorstand bei AEG, welche er 1985 in den Daimler Konzern führte. Von 1991 bis 1997 war er Vorstand der Bahn und sorgte erst für ihre Privatisierung, um dann vor allem die Entwicklung des ICE und der Hochgeschwindigkeitsstrecken voranzutreiben. Zusammen mit u.a. Siemens gehört auch AEG zu den Herstellerkonzernen. Weitere 2 Jahre war er Aufsichtsratsvorsitzender der Bahn AG.

April 1994

Ministerpräsident Erwin Teufel, Oberbürgermeister Manfred Rommel sowie die Verkehrsminister Matthias Wissmann (alle CDU) und Bahn-Chef Heinz Dürr stellen das Projekt Stuttgart 21 vor. Gründung Bündnis „Umkehr Stuttgart“

Erwin Teufel

In den 70er Jahren Staatssekretär in der Regierung von Hans Filbinger an. 1991 wurde er Ministerpräsident. Er setzte sich für die umstrittene neue Messe in Stuttgart ein.

Manfred Rommel

Stuttgarter Oberbürgermeister von 1974 bis 1996.

Matthias Wissmann

Der Ludwigsburger war von 1993 bis 1998 Bundesverkehrsminister. Heute ist er Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA).

Januar 1995

Die Bahn AG präsentiert eine „Machbarkeitsstudie zu S 21“

November 1995

Die Initiative „Leben in Stuttgart – Kein Stuttgart 21“ wird gegründet

Die Rahmenvereinbarung zur Finanzierung von Stuttgart 21 wird von Stadt, Land, Bund und Bahn unterzeichnet. Veranschlagt sind 5 Milliarden Mark.

Juni 1996

In Frankfurt und München werden ähnliche „21“ Projekte vorgestellt

Sommer 1996

13.000 Unterschriften für einen Bürgerentscheid werden gesammelt, dieser wird im September vom Gemeinderat abgelehnt

November 1997

Der Architekt Christoph Ingenhoven gewinnt den Wettbewerb für den unterirdischen Bahnhof.

Christoph Ingenhoven

Federführender Architekt des Bahnhofsumbaus. Einwände gegen sein Konzept oder Sicherheitsbedenken seines ehemaligen Kollegen Frei Otto legt er vom Tisch. Ingenhoven sitzt im Stiftungsrat der ECE Stiftung „Lebendige Stadt“.

Johannes Ludewig

Von 1997 bis 1999 Vorstand der Bahn AG. Plante vor allem die Pünktlichkeit der Züge zu steigern. Dazu wollte er u.a. die Managergehälter von der Pünktlichkeit der Züge abhängig machen. Er musste gehen, da dem Konzerneigentümer, der Bundesregierung, der Umsatz nicht passte.

1998

Das Bündnis UMKEHR und das Architekturforum BaWü veröffentlichen ein erstes Alternativkonzept, Vorläufer von K-21, und eine erste Rentabilitätsberechnung.

Juli 1999

Mit dem neuen Bahnchef Johannes Ludewig wird das Projekt vorläufig gestoppt. Auch die rot-grüne Bundesregierung geht auf Distanz.



Pleite 21 – oder: Wie die Bahn AG Milliarden in der Erde vergraben will

Mitte Oktober begann die Deutsche Bahn AG mit großformatigen Zeitungsanzeigen kräftig die Werbetrommel für "Stuttgart 21" zu rühren. Der Zeitpunkt ist nicht ganz zufällig, gilt es doch kurz vor der Oberbürgermeisterwahl die Kandidaten zu unterstützen, die sich dem Projekt "Stuttgart 21" kompromißlos verschrieben haben.

In einer Anzeige stellt die Deutsche Bahn AG die Frage: "Wer bezahlt es?" und kommt zu dem Ergebnis:

- Zwei Drittel finanziert die DB AG im wesentlichen durch Verkauf der Grundstücke.

- Ein Drittel bezahlen Bund, Land und Region durch Fördergelder.

- Und die Stadt Stuttgart muß nur die entsprechenden planerischen Voraussetzungen schaffen.

Bei näherer Betrachtung tauchen allerdings einige Fragezeichen auf. Besitzfrage ungeklärt Die Deutsche Bahn AG will durch den Verkauf der durch "Stuttgart 21" nicht mehr benötigten Grundstücke 2,175 Mrd. an Erlösen erzielen. Die Crux an der Geschichte ist allerdings, daß ein Gutteil des Geländes gar nicht der Deutschen Bahn AG, sondern dem Bund gehört. Um dies zu verstehen, muß man ein paar Jahre zurückblicken. In der Vorbereitung der Privatisierung der Deutschen Bundesbahn wurde vereinbart, daß der Bund erstens Bahnschulden in Höhe von 74 Mrd. DM übernimmt und zweitens nicht mehr bahnotwendiges Gelände zugesprochen bekommt, um durch den Verkauf zumindest einen Teil dieser Schuldenlast decken zu können.

Auf dem "Stuttgart 21"-Gelände gibt es

bereits seit Jahren riesige Gleisareale, die z.B. an Speditionen vermietet wurden und somit logischerweise nicht bahnotwendig sind. In der Monitorsendung vom 20.06.96 wurde der Wert dieses nicht bahnotwendigen Geländes auf 1 Mrd DM geschätzt. Dies würde aber bedeuten, daß das Unternehmen Deutsche Bahn AG Grundstücke verkauft, die den Steuerzahlerinnen gehören und den Gewinn in die eigene Tasche steckt.

Das Milliardenloch

Mit der Untertunnelung des Hauptbahnhofes findet eine unglaubliche Konzentration von Bundes- und Landesmitteln auf ein einziges Projekt statt. Hierbei handelt es sich um 1 Mrd. Direkte Zuschüsse und weitere 800 Mio. DM an zinslosen Darlehen, deren Rückzahlung übrigens im Finanzierungskonzept der Deutschen Bahn AG nicht berücksichtigt wurde. Mit dem gleichen Geld könnten in der Region mehrere Verkehrsprojekte gefördert werden, die von wesentlich größerem Nutzen wären. So gehen die Grünen in ihren Untersuchungen zu "Stuttgart 21" davon aus, daß mit den 500 Mio. Nahverkehrs-Landeszuschüssen z.B. ein Stadtbahnsystem für Heilbronn finanziert werden könnte. Und der VVS befürchtet durch die Mittelbindung auf die Tieferlegung des Bahnhofes, welche im wesentlichen als Fernverkehrsprojekt betrachtet wird, eine Einschränkung bei den notwendigen Investitionen für die Förderung des Öffentlichen Nahverkehrs. Vergleicht man diese gewaltigen Summen mit den geringen Effekten, die die Untertunnelung mit sich bringt, nämlich Fahrzeitverkürzungen von wenigen Minuten im Vergleich zum modernisierten Kopfbahnhof, so wird eine enorme Verschwendung unserer Steuergelder erkennbar.

Bau neuer Straßen

Auch die Deutsche Bahn AG kommt zu dem

Ergebnis, daß mit "Stuttgart 21" eine Erhöhung des Pkw-Verkehrs einhergeht. Dies erscheint logisch, denn die 11.000 Wohnungen und 24.000 Arbeitsplätze, die geschaffen werden sollen, führen zwangsweise zu einer Zunahme auch beim Individualverkehr. Um das höhere Verkehrsaufkommen aufnehmen zu können, wird an eine Verbreiterung der Einfallstraßen, auch wieder an den Bau der Krailenshaldenstraße und an eine Untertunnelung des Rosensteinparks gedacht. Sieht man dies und andere Begleitmaßnahmen zur Untertunnelung des Bahnhofs, ist der Traum von der Nichtinanspruchnahme kommunaler Kassen schnell ausgeträumt.

Der Knebelvertrag

Mit der Unterschrift unter die sogenannte Rahmenvereinbarung hat sich die Stadt zu weiteren Ausgaben verpflichtet. In ihr werden u.a. folgende zwei Punkte festgelegt:

1. Die Kommune springt mit einem Betrag von 60 Mio. in die Bresche, falls die Preise steigen, wovon wir ausgehen können.
2. Die Kommune ist schadensersatzpflichtig, sollte sie nicht die planungsrechtlichen Voraussetzungen schaffen, die es der DB AG ermöglichen, die errechneten Gewinne aus dem Grundstücksverkauf zu erzielen. Es kommt also einiges auf die Stuttgarter Bürgerinnen zu, und das zu einer Zeit, in der vor allem im sozialen Bereich an allen Ecken und Enden gekürzt wird.

Bürgerentscheid der anderen Art

Nachdem der Antrag auf einen Bürgerentscheid zu "Stuttgart 21" von einer Mehrheit im Stuttgarter Gemeinderat abgelehnt wurde, haben die Stuttgarter Wählerinnen nun die Gelegenheit, sich beim zweiten Wahlgang der OB-Wahl für oder gegen "Stuttgart 21" zu entscheiden. Im 10. November keine Stimme den Steuergeldverschwendern!

November 1999

Das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart, der Regionalverband und der Flughafen Stuttgart bieten an, sich mit 1,3 Milliarden Mark zu beteiligen, um beide Projekte, die sie als untrennbar verbunden sehen, zu realisieren.

Dezember 1999

Hartmut Mehdorn übernimmt den Vorsitz der Bahn AG und reaktiviert S 21

Anfang 2001

Baden-Württemberg bestellt bei der DB Regio AG im Vorgriff auf S 21 schon ab 2001 mehr Nahverkehrsleistung (1,45 Mill. Zug-km /Jahr) zu überhöhten Preisen. Zusätzlich werden 103 Mio. Euro für neue Wagen gezahlt. So wird an Parlamenten vorbei zusätzlich Geld für S 21 bereit gestellt.

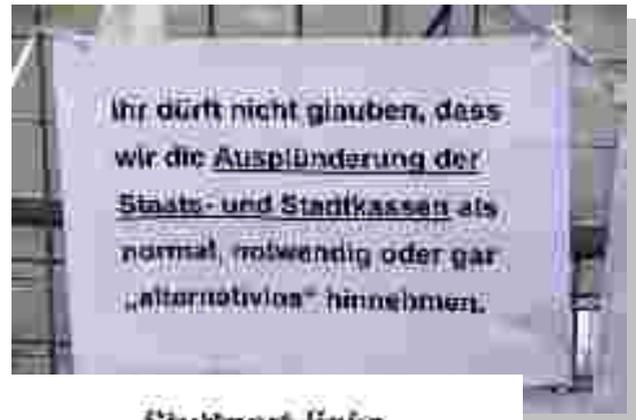


Mai 1997

Stuttgart 21-Peanuts

Der Architektenwettbewerb für den neuen Bahnhof kostet die Stadt laut Stuttgarter Zeitung nun 470.000 DM. Geplant waren 200.000 DM. Wir wagen die Prognose: Wenn Stuttgart 21 nicht verhindert wird, dann werden "Überraschungen" finanzieller Art auf die Stadt zukommen, gegen die diese Zahlen Kleckerlesbeträge sind.

Aus Stuttgart links Oktober 1997



Stuttgart links

Endsieg des Autoblechs?

Sichtbarste Auswirkung von "Stuttgart 21": Der größte Teil des Schienenverkehrs soll unter der Erde verschwinden. Die Folgen sollen nicht unterschätzt werden. Ältere Stuttgarter erinnern sich an die Parole der Nachkriegsjahrzehnte, die da lautete "schienenfrie Innenstadt". Bei der Straßenbahn wurde ganze Arbeit geleistet. Nun soll der Schienenfernverkehr folgen.

Wir wollen hier keinen in "Nostalgie mächen". Die Beschleunigung des Straßenbahnverkehrs war ja auch was wert. In heutigen Autoschneisen wie der Hauptstätter oder der Theodor-Heuss-Straße wäre das allerdings auch überirdisch gegangen.

Es wird sehr viel von der Förderung des öffentlichen Verkehrs geredet. Aber unter unseren Kommunal-Oberlen wirken seit Jahrzehnten einige Autolobbyisten. Das Ergebnis nicht jeder Stuttgart steht unter der Krone des Autoblechs.

Welche Rolle der öffentliche Schienenverkehr im Bewusstsein spielt, müsste auch im Stadtbild sichtbar sein. Es seien hier Gegenbeispiele wie Karlsruhe Zürich oder die Großstädte des einstigen Realsozialismus genannt.

Sollte "Stuttgart 21" tatsächlich wahr werden, dann ist dies für unser Stadtbild der "Endsieg des Autoblechs".

Was sich die Bahn AG davon verspricht, ihre Fahrgäste nur noch Betonmauern misstrauen zu lassen, bleibt die Frage.



Hartmut Mehdorn

1999 folgte Hartmut Mehdorn auf den Vorstandsposten. Vorher war er Manager bei Airbus und beim Daimler Luftfahrtbleger DASA. Kurzzeitig sorgte er bei Heidelberger Druckmaschinen durch massive Zukäufe für Erfolge, musste aber gehen, da er den Konzern damit an den Rand des Ruins trieb.

In Mehdorns Amtszeit fällt eine Steigerung des Gewinns, die aber durch jährliche Preiserhöhungen, Immobilienverkäufe, Ausdünnung der Strecken und Wartung und die Entlassung von 110.000 Beschäftigten erkauft wurde. Er kaufte mit Stinnes und Schenker 2 große Speditionen auf und orientierte die Bahn auf den Börsengang.

Letzten Endes musste er seinen Posten räumen, da er massenhaft kritische Journalisten und Mitarbeiter bespitzeln lies.

Wolfgang Schuster

Seit 1996 Stuttgarter Oberbürgermeister. Vorher persönlicher Referent seines Vorgängers. Er sitzt in den Aufsitzräten der LBBW, des Stuttgarter Flughafens und des Verkehrsverbundes.

Bei der Bürgermeisterwahl 2004 zog sein Gegenkandidat Boris Palmer (Grüne) im zweiten Wahlgang zurück, da Schuster zusagte, einen Bürgerentscheid zu S 21 bei erheblichen Kostensteigerungen zu machen. Auch Schuster sitzt im Stiftungsrat von "Lebendige Stadt".

Juli 2001

Die Vereinbarung zu S 21 und der Neubaustrecke (NBS) nach Ulm wird von Bahn, Land, Region und Stadt erneuert.

Oktober 2001

Die Bahn beginnt mit den Planfeststellungsverfahren.

Dezember 2001

Unter Regie von OB Schuster kauft die Stadt Stuttgart der Bahn für 459 Mio. Euro Grundstücke ab.

Januar 2005

Die Baugenehmigung für die Talquerung und die Versenkung des Hauptbahnhofs wird erteilt.

April 2006

Drei Klagen gegen S 21 werden vom Obersten Verwaltungsgericht in Baden-Württemberg abgelehnt.

Sommer 2006

Der Unterstützerkreis für S21 wird gegründet.

Juli 2007

Durch die Flughafen AG überweist die Stadt Stuttgart 112 Mio. Euro an die DB Netz. Das Land übernimmt Kostenrisiken in Höhe von zwei Milliarden Euro und stellt für die NBS eine knappe weitere Milliarde zur Verfügung,

September 2007

5000 Menschen demonstrieren gegen S 21

Oktober 2007

In einem eigenen Vertrag sichern Stadt und Region die Unterstützung zu. Dabei geben sie gleichzeitig dem Land die Vollmacht, die Finanzierung mit Bund und Bahn zu regeln. (Schuster unterschreibt obwohl bekannt war, dass Unterschriftensammlung läuft)

The advertisement features a yellow background with a red circular badge in the top right corner that reads "3 Wochen kostenlos testen!". The main headline in large black letters says "Sie lügen wie gedruckt. Wir drucken, wie sie lügen." Below this, there is a section titled "Probierheft" with some text and checkboxes. At the bottom, there is a newspaper clipping from "junge Welt" with the headline "Nein zur Mappus-Show".



Bahnchef Mehdorn bei der IHK Stuttgart

Ein Schelm, wer Böses dabei denkt.

Am 13. Februar 08 durfte Bahnchef Hartmut Mehdorn einen Vortrag unter dem Titel 'Wie die Deutsche Bahn die Zukunft bewegt' bei der Industrie- und Handelskammer in den alten Messhallen auf dem Killesberg halten. Die Auphase der Vertreter der Kapitalklasse war ihm sicher, da sich die Wirtschaft in verschiedenen Bereichen satte Gewinne durch das Projekt „Tunnobahn“ verspricht. Aus diesem Grund hat sich die IHK für die Umsetzung des Gesamtprojektes „Stuttgart 21“ bestehend aus Unterirdischem Bahnhof und beim neuen Bahnhof am Flughafen, ordentlich engagiert. Die Konzernbosse haben dem politischen Personal klar gemacht, wo es langgeht. Unsere „VolksvertreterInnen“ haben gegen den Willen der Mehrheit der Bevölkerung auch dreimal zugestimmt.

Privatisierung der Gewinne, Sozialisierung der Verluste

Der Beifall war ihm aber auch deshalb sicher, weil er auf die kurzfristige Teilprivatisierung der Deutschen Bahn und damit auf die umfangreiche Enteignung von Volkseigentum drängt. Und welchem Vertreter der Kapital-

klasse fällt nicht das Wasser im Munde zusammen, wenn Volkseigentum günstig erworben werden kann. Die Aneignung soll die Kassen der Konzern- und die Taschen der Aktionäre füllen. Wie das ausgeht, wissen wir spätestens seit der Privatisierung der britischen Bahn durch deren Privatisierung. Am Ende muss die „Öffentliche Hand“ wieder eingreifen, um die Verkehrswege und den Zugbestand mit Staatsmitteln zu sanieren.

Für die DKP ist klar, dass öffentliches Eigentum unter keinen Umständen und in keinem Bereich privatisiert werden darf. Umgekehrt wird ein Schuh draus: Bereits privatisiertes ehemals städtisches Eigentum muss wieder kommunalisiert werden.

Neues Rechtsgutachten: Bürgerbegehren doch zulässig

Zu diesem Ergebnis kommt ein neues Rechtsgutachten der renommierten Stuttgarter Anwaltskanzlei Zuck. Beauftragt wurde die Kanzlei vom Aktionsbündnis für einen Bürgerentscheid zu Stuttgart 21 und dem SÜB Gemeinderat Henning Rockerbach. Auf dieser Grundlage wurde nun Wider-

spruch gegen die Ablehnung des Bürgerbegehrens durch die rechtswidrige Entscheidung der Mehrheit des Stuttgarter Gemeinderates beim Bürgerentscheid eingeleitet.

Widerstand bleibt nicht aus

Was die wirklichen Besitzer der Deutschen Bahn nämlich die Bevölkerung von der Veranstaltung der IHK halten, wurde vor den Toren der Zehn-Zehner-Brücke Stuttgart und Stuttgeraner brachen ihren Unmut und ihr Wut mit vielen Plakaten und Bannrollen zum Ausdruck. „Bürgerbahn statt Börsenbahn, Mehdorn schweigt!“ „Aktionärswahl“ wurde skandiert als sich Mehdorn und Schlichter von ihren Fahrern vor dem Kongresszentrum auf dem Killesberg absetzen ließen. In den nächsten Wochen sind zahlreiche Veranstaltungen des Bündnisses „Gegen Stuttgart 21“ in den Stadtteilen geplant, um die Bevölkerung vor allem über das Alternativkonzept „Kapitalbahnhof 21“ zu informieren.

November 2007

In wenigen Wochen werden über 67.000 Unterschriften für einen Bürgerentscheid zu S 21 gesammelt.

Dezember 2007

Der Gemeinderat lehnt mit 45 von 60 Stimmen den Bürgerentscheid ab.

Juli 2008

Die Viereg-Rössler GmbH, ein renommiertes Münchner Ingenieurbüro, gibt die Gesamtkosten für S 21 und NBS zwischen 6,9 und 8,7 Milliarden Euro.

August 2008

Die Landesregierung schätzt 5 Milliarden Euro. (S 21 exakt 3,076, NBS 2 Milliarden Euro)

Oktober 2008

Der Bundesrechnungshof ermittelt Mehrkosten von 2,4 Milliarden Euro.

März 2009

Hartmut Mehdorn muss nach Skandalen zurücktreten. Im April wird Rüdiger Grube sein Nachfolger.

Juni 2009

Bei den Gemeinderatswahlen erleiden die „Tunnelparteien“ herbe Verluste. Die Grünen werden stärkste Fraktion, die Linke bildet mit der SÖS (Stuttgart Ökologisch Sozial) eine Fraktion. Die SPD verweigert bis heute im Gemeinderat einen Bürgerentscheid, der mit ihren Stimmen möglich wäre.

Günther Dettinger

Von 2005 bis 2010 Ministerpräsident. Glänzte in seiner Amtszeit immer wieder mit umstrittenen Äußerungen. Trieb S 21 voran. Seine Lebensgefährtin Friederike Beyer ist Vorstandsmitglied der Stiftung "Lebendige Stadt".

Rüdiger Grube

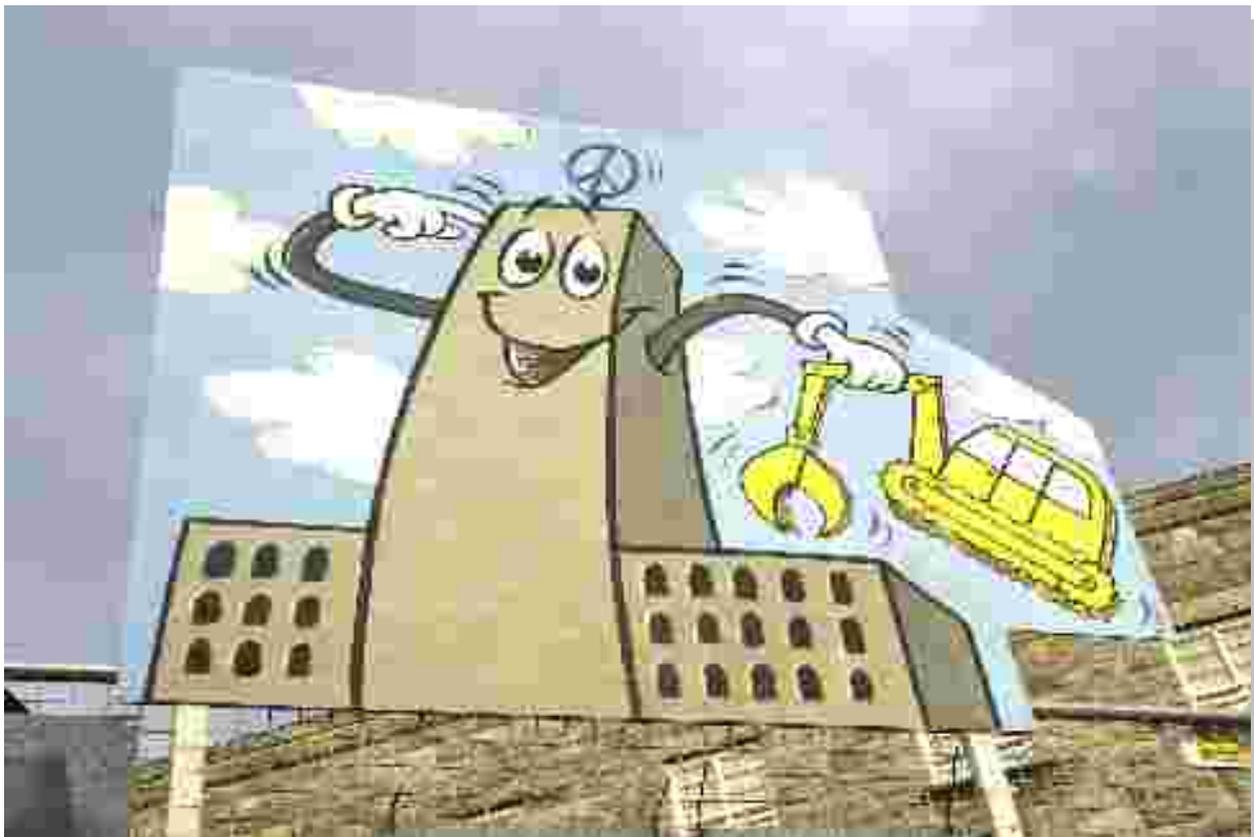
Ausgebildet im Daimler Konzern DASA, heute EADS, seit 2001 direkt bei Daimler. Zeitweise war er BÜroleiter von Mehdorn. Im April 2009 wird er Vorstand der Bahn AG. Er gab sich zu Anfang gesprächsbereit, zeigte aber schnell, dass er S 21 gegen jeglichen Widerstand durchsetzen will.

Martin Herrenknecht

Martin Herrenknecht, Vorstandsvorsitzender der Herrenknecht AG. Die Firma ist in Europa Marktführer für Tunnelbohrmaschinen. Aufsichtsratsvorsitzender von Herrenknecht ist Lothar Späth.

Stefan Mappus

Als Nachfolger von Dettinger versuchte sich Mappus als harter Mann zu präsentieren. Mappus war für die Siemens AG tätig, ist dort freigestellt und hat ein Rückkehrrecht. Siemens baut nicht nur am ICE mit, sondern liefert auch noch Signaltechnik. Mappus holte sich nach mehreren medialen Entgleisungen, z.B. gegen Homosexuelle, Stefan Diehl als Regierungssprecher an die Seite. Diehl arbeitete vorher beim Daimlerabteiler Maybach und war vorher bei FAZ und Autobild als PKW Journalist tätig.





Michael Föll

Erster Bürgermeister, zuständig für Finanzen, Mitglied in Aufsichtsräten zahlreicher Unternehmen, die sich alle pro S 21 einsetzen. Im Beirat der Baufirma Wolff & Müller, die nicht nur im Zusammenhang mit S 21 aufgefallen ist, sondern auch bei anderen Projekten auf Kosten der Stadt gewirtschaftet hat.

Wolfgang Drexler

Der SPD-Politiker war der Hauptwerber für "Das Neue Herz Europas" von Juli 2009 bis September 2010. Nachdem er nicht mal seine eigene Partei bei der Stange halten konnte, trat er zurück.

Lothar Späth

Ex-Ministerpräsident Baden-Württembergs, heute Aufsichtsratsvorsitzender der Herrenknecht AG, des europaweit führenden Herstellers von Tunnelbohrmaschinen. Seit Herbst 2006 neben anderen Politrentnern prominenter Unterstützer für Stuttgart 21.

Dieter Zetsche

Der Daimlerchef ist Mitglied der Initiative Pro S 21.

Wolfgang Tiefensee

Der SPD-Politiker war von 1998 bis 2005 Oberbürgermeister von Leipzig. In Leipzig kam er wegen Bauprojekten und rechtswidrigen Provisionszahlungen im Zusammenhang mit der Olympiabewerbung in Verruf. Als Verkehrsminister trieb er den geplanten Börsengang der Bahn AG mit grundgesetzwidrigen Vorschlägen an und verwendete falsche Zahlen, um gegen ein Tempolimit auf Autobahnen aufzutreten. Er ist darüber hinaus stellvertretender Vorsitzender des Kuratoriums der Stiftung "Lebendige Stadt".

Peter Ramsauer

Der CSU-Politiker ist seit 2009 Bundesverkehrsminister. Ramsauer will S 21 bauen lassen, trotz des großen Sparens im Bundeshaushalt. Peter Ramsauer ist Mitglied der schlagenden Burschenschaft Franco-Bavaria und darüber verbunden mit dem Stuttgarter Verkehrswissenschaftler Gerhard Heimerl, einem der Planer von S 21.

Juli 2009

Die Landes-CDU bekommt von Martin Herrenknecht 70.000 Euro an Spenden.

November 2009

Die Montagsdemonstrationen vor dem Bahnhof beginnen.

Dezember 2009

In der Presse werden interne Berechnungen der Bahn bekannt, wonach 4,9 Milliarden Euro für S 21 geplant sind. Nach Neuberechnungen und „Nachbesserungen“ gibt Bahn-Chef Rüdiger Grube bekannt, die Kosten für Stuttgart 21 würden nicht über die "Sollbruchstelle" von 4,5 Milliarden Euro hinausgehen.

Laut Bahnvorstand Kefer sollen die Trassenpreise der Bahn ab 2011 steigen, um S 21 zu finanzieren

Januar 2010

Die Internetseite parkschuetzer.de geht an den Start. Es registrieren sich im Laufe des Jahres über 30.000 Menschen. Die Parkschützer werden wichtiger Bestandteil der Bewegung und organisieren hauptsächlich die Aktionen des zivilen Ungehorsams.

Februar 2010

Offizieller Baustart.

Mit Arbeiten an der S-Bahn Rampe kommt es zu massiven Einschränkungen vor allem im Berufsverkehr. Bei den Umbauarbeiten hatte die Bahn AG übersehen, dass sie eine Ausnahmegenehmigung hatte, um den Takt zu halten. Diese erlosch mit dem Umbau.



März 2010

In ihrer Bilanz für 2009 weist die Bahn AG einen Gewinn von 1,2 Milliarden Euro aus. Die Hälfte davon kommen aus den Grundstücksverkäufen von S 21, die nun erstmals auftauchen.

Mai 2010

Zu den Montagsdemonstrationen kommen jetzt wöchentlich 5000 Menschen und machen ihre Ablehnung deutlich. Gleichzeitig geht damit diese Art der Volksbildung immer mehr in die Breite. Die StuttgarterInnen werden zu Experten für ihre Stadt.

Juli 2010

20.000 Menschen kommen zur Großdemo gegen S 21. Nach einer Montagsdemo gibt es den ersten Versuch den Bahnhof zu besetzen.

Die NBS wird laut Bahn AG knapp 1 Milliarde teurer Regisseur Volker Lösch und der Schauspieler Walter Sittler starten ihre Initiative der Schwabenstreiche. Pünktlich um 19.00 Uhr wird eine Minute Krach gegen S 21 gemacht. In Stuttgart gibt es inzwischen über 50 Treffpunkte, auch in der Region und bundesweit wird Krach gemacht. Die Schwabenstreiche haben sich zu einer wichtigen lokalen Vernetzung des Widerstands entwickelt.

Nach dem öffentlichen Bundeswehrgelöbnis in Stuttgart wird abends der Bauzaun am Nordflügel des Hauptbahnhofs aufgestellt. Genutzt wurde dabei die hohe Polizeipräsenz, die am Nachmittag die Innenstadt weitläufig absperre um der Bundeswehr ihr „Werben fürs Sterben“ zu ermöglichen.

Eine Mahnwache am Bahnhof wird eingerichtet, die seitdem rund um die Uhr besetzt ist und neben Informationen auch Anlauf- und Koordinierungsstelle ist.



Tanja Gönner

Die CDU Politikerin ist Umweltministerin und wurde im Frühjahr 2010 von Ministerpräsident Mappus auch zur Verkehrsministerin gemacht. Im Frühjahr 2008 wurden Ermittlungen der Staatsanwaltschaft gegen sie eingestellt. Es wurde ermittelt, da sie Geschenke von der ENBW angenommen haben soll. Sie lässt seit Oktober 2010 ihre Mitgliedschaft in der ECE Stiftung "Lebendige Stadt" ruhen.

Gerhard Heimerl

Professor an der Uni Stuttgart. Bereits in den 80er Jahren präsentierte er erste Planungen: Flughafenanbindung, unterirdischer Fernbahnhof mit 4 Bahnsteigen (zusätzlich zum bestehenden Bahnhof) Trasse parallel der Autobahn (Heimerl-Trasse). Doch erst die privatisierte Bahn fand Gefallen an seiner Idee.



August 2010

In kürzester Zeit kommen 20.000 Unterschriften unter dem Stuttgarter Appell zusammen, der einen Bürgerentscheid fordert.

Die Aktionswochen des Aktionsbündnis starten. Bis zum Ende des Jahres wird es zahlreiche Aktionen und Veranstaltungen geben. Bis Oktober werden wöchentlich zwei Großdemos statt finden.

Ein bisher geheimes Gutachten im Auftrag des Umweltbundesamtes schätzt Kosten bis elf Milliarden Euro und prophezeit ein Nadelöhr durch Stuttgart 21.

Mit Sitzblockaden wird die Anlieferung von Baufahrzeugen behindert.

Am 13. August beginnen die Abrissarbeiten am Nordflügel durch die Firma Wolff & Müller, in deren Beirat Finanzbürgermeister Föll sitzt.

Der Tag X bringt massenhafte Demonstrationen mit Straßenblockaden, die in den darauf folgenden Tagen den Verkehr immer wieder zum Erliegen bringen.

An der Baustellenzufahrt kommt es täglich zu Blockaden, die immer wieder den Abriss verzögern.

Bagger und Bahnhof werden besetzt, nach kurzer Zeit durch Sondereinsatzkommandos (SEK) der Polizei geräumt.

Beamte des Hauptzollamts kontrollieren die Baustelle: über 80 Prozent der Arbeiter werden illegal beschäftigt. Von Scheinselbständigkeit über Leistungsbetrug bei ALG II, Beschäftigung unterhalb des Mindestlohns bis hin zu illegaler Arbeitnehmerüberlassung.

Zehntausende bilden eine Menschenkette um den Bahnhof. Grube gibt sich überrascht und schlägt ein Spitzengespräch vor.



Am Mittwoch, den 25.8., war Tag X:

Der Abbruch des Nordflügels vom Hauptbahnhof begann, was am Abend eine spontane Großdemonstration auslöste. 7 Aktivisten von Robin Wood und den Stuttgarter Parkschützern besetzten das Dach des Nordflügels bis sie am Donnerstagnachmittag vom SEK der Polizei wieder heruntergeholt wurden. Ebenso blockierten Aktivisten auf Gleis 9 die Abfahrt des TGV. Es gab bis Freitagabend wütende Proteste der S21-Gegner am Bauzaun, immer wieder spontane Straßenblockaden und vor allem Blockaden der Zufahrt für LKWs zur Abbruchstelle, in diesen Tagen geht in Stuttgart nichts, die Straße gehört den Demonstranten. Die Polizei hält sich zurück und beschränkt sich in den meisten Fällen darauf den Verkehr zu regeln. Allerdings räumt sie immer wieder die direkte Zufahrt zur Baustelle, so dass der Abriss zwar verzögert, aber nicht verhindert werden konnte. Die Illusion "unsere Stadt, unsere Polizei", von Demonstranten oft als Sprechchor skandiert, zerplatzte an der Realität. Stadt und Polizei sind immer noch die des Kapitals. "Bahnhof und Park erhalten - Kapitalismus abreißen!"

Aus: Unsere Zeit, Zeitung der DKP





45. Montags-Demo

Gangolf Stocker (SÖS) erklärte die Montags-Demos zu einer Art Volkshochschule. OB Schuster (CDU) nennt sie Hetzveranstaltungen. Jedenfalls sind sie ein kostenloses Bildungsangebot hoher Qualität und die meistbesuchte Lehrveranstaltung Stuttgarts. Am Montagabend, 27.9., fanden sich 18 000 Teilnehmer ein.

Harald Stinglele, Mitglied der Initiative Gedenkstätte Hotel Silber, lenkte die Aufmerksamkeit auf einen weiteren Schauplatz der Auseinandersetzung um das Gesicht Stuttgarts, der eng mit Stuttgart 21 verbunden ist, auf das Projekt Da Vinci. Zwischen dem Bekleidungshaus Breuninger und dem Karlsplatz sollen zwei riesige Blöcke gebaut werden, und zwar für ein Shopping-Center, Büros der Landesministerien und für ein 5-Sterne-Hotel. Betreiber sind Breuninger und das Finanzministerium. Der Breuninger-Chef befürchtet, dass sein Haus abgehängt werde, wenn die zweite City hinter dem geplanten Tiefbahnhof fertiggestellt sei. Er hoffe, dass die Bebauung am Karlsplatz die drohende Abwanderung der Kunden stoppen wird.

Einkaufszentrum solle Shopping-Center schlagen. Am Ende stünden beide leer, die Läden in den Stadtteilen seien ruiniert und die Stadt verwüstet, aber die Zocker hätten ihren Reibach gemacht. Diesem Vorhaben stünde das Hotel Silber im Weg, die ehemalige Gestapo-Leitstelle und Zentrale des NS-Terrors in Baden-Württemberg, das abgerissen, aber nach dem Willen vieler Stuttgarter erhalten und in dem ein Dokumentationszentrum eingerichtet werden soll. Eine Stadt ohne Geschichtsbewusstsein sei leicht manipulierbar. Stinglele warf der grünen Fraktion im Gemeinderat vor, dass sie sich in dieser Frage bisher nicht so eindeutig verhalte. Werner Wölfte, Grünen-Fraktionschef, wolle nicht als Investorenschreck dastehen und halte demonstrativ Abstand zur Bürgerinitiative Hotel Silber. "Ja, was denn nun liebe Grüne! Hier gegen Stuttgart 21 und einen Kilometer weiter auf der Seite der Zocker? So geht das nicht!", protestierte Stinglele.

Aus: Unsere Zeit, Zeitung der DKP

September 2010

Unter dem Druck der Straße schwenkt die Landes-SPD ein. Sie unterstützt zwar das Projekt weiter, fordert aber einen Baustopp bis ein Volksentscheid durchgeführt wurde.

Mehr als 1.500 Menschen demonstrieren vor dem Amtssitz von Ministerpräsident Stefan Mappus.

Im Park werden Bäume besetzt und versucht, Camps zu errichten, sie werden immer wieder von der Polizei geräumt. Meistens in der Nacht oder den frühen Morgenstunden.

Bundeskanzlerin Merkel erklärt die Landtagswahl zur Volksabstimmung gegen S 21

Wolfgang Drexler tritt als Sprecher des Projekts zurück.

Da Bahn AG und Landesregierung einen Baustopp ablehnen, brechen die Vertreter des Aktionsbündnisses die ersten Sondierungsgespräche ab.

Pläne der Polizei werden bekannt, dass Maßnahmen getroffen werden sollen, schon in der Nacht zum 1. Oktober Bäume zu fällen.

30. September: Mit brutaler Gewalt durch Schlagstöcke, Pfefferspray und Wasserwerfer räumt die Polizei einen Platz auf dem noch in der Nacht Bäume gefällt werden. 400 Demonstranten werden zum Teil schwer verletzt.





**Der Kopfbahnhof bleibt – Basta!
Stuttgart 21 kann von uns
gestoppt werden –
zu verhandeln gibt's da nichts!**

Was sich im Moment auf Stuttgarts Straßen abspielt, hat vor einigen Wochen kaum jemand für möglich gehalten. Zehntausende von Menschen auf den Straßen und dies zwei bis vier Mal pro Woche sowie immer wieder Hunderte, die sich vor die Baustellenzufahrt setzen, die Straßenkreuzungen und Zuggleise blockieren. Die Arroganz der Herrschenden treibt den Demonstrierenden die Zornesröte ins Gesicht und manch einer erkennt sich kaum wieder, wenn er bewusst Gesetzesüberschreitungen in Kauf nimmt, um Abrissbagger und Baufahrzeuge zu blockieren. Und es werden immer mehr!

Die Angst geht bei der „Maultaschen - Connection“ um!

Während wir nach jeder Demo mit einer noch größeren Gewissheit nach Hause gehen, dass wir die groß angelegte Umverteilung unserer Steuergelder in die Taschen

Kapitalinteressen II

»Mit entsprechendem Profit wird Kapital kühn. Zehn Prozent sicher, und man kann es überall anwenden; 20 Prozent, es wird lebhaft; 50 Prozent, positiv waghalsig; für 100 Prozent stampft es alle menschlichen Gesetze unter seinen Fuß; 300 Prozent, und es existiert kein Verbrechen, das es nicht riskiert, selbst auf die Gefahr des Galgens.« (Karl Marx: Das Kapital)

einiger Profiteure stoppen werden, so befürchten die Befürworter immer mehr, dass das Milliardengrab „Stuttgart 21“ auch ihr eigenes werden könnte. Der Rücktritt von Bahnchef Grube, Ministerpräsident Mappus und dem Stuttgarter Oberbürgermeister Schuster wird von immer mehr Menschen gefordert.

Der massive Protest ist auch Ausdruck der kapitalistischen Systemkrise

Die harsche Kritik am politischen Personal ist überfällig, doch müssen wir auch beachten, wer hinter Ihnen den Weg weist. Wenn Projekte wie „Stuttgart 21“ oder die Verlängerung der Laufzeit der Atomkraftwerke mit solcher Brachialgewalt gegen die Mehrheit der Bevölkerung durchgepeitscht werden, stehen mächtige Interessen dahinter. Zu den Unterstützern von Stuttgart 21 gehören überwiegend Vertreter der Bauindustrie und der Banken, die mit hohen Gewinnmargen aus den Bauaufträgen und Immobiliengeschäften rechnen. Vor allem die Großkonzerne aus der Region wollen das Projekt um jeden Preis, weil sie sich im Rahmen der kapitalistischen Profit- und Konkurrenzlogik umfangreiche Wettbewerbsvorteile versprechen. Dafür wird getrickst, getäuscht und gelogen. Jedes noch so widerliche Mittel scheint Ihnen recht zu sein, um ihre Interessen durchzusetzen. Dieses Prinzip hatte bereits Karl Marx vor rund 150 Jahren durchschaut.

Doch im Gegensatz zu der von der Kapitaleseite zu verantwortenden Finanzkrise

oder des Einsturzes des U-Bahnschachtes in Köln resignieren die Menschen angesichts der Planungen zu Stuttgart 21 nicht. Anstatt Politikverdrossenheit gibt es Widerstand. Neben dem Protest gegen den Abriss von Teilen des denkmalgeschützten Hauptbahnhofes oder gegen das Fällen von hunderten alter stadtklimatologisch wichtiger Bäume richtet sich die Wut vermehrt gegen die politische Klasse, die immer mehr an Glaubwürdigkeit verliert. Durch die gemachten Erfahrungen in der Auseinandersetzung um „Stuttgart 21“ wird nun für viele deutlich, dass sich die Interessen der Herrschenden nicht mit unseren Interessen decken.

Kapitalinteressen I

„Die Diskussion greift ja zu kurz, wenn es sich um die Tieferlegung des Hauptbahnhofes, um die Nutzung freier werdender Flächen, um eine erweiterte City dreht oder Fahrtzeitverkürzungen in den Vordergrund stellt. Die wichtigste Qualität – und Rechtfertigung – dieses gewaltigen Bauvorhabens liegt in der Verknüpfung von Flughafen, Fern-Schnellbahn und Autobahn mit einer neuen Messe auf der Filderebene – dort wo die Region den besten, ja den einzigen angemessenen Anschluss an die europäischen Metropolen finden kann.“ (H.P. Stahl im Magazin Wirtschaft 2/1995, damals Präsident der Industrie- und Handelskammer und des Deutschen Industrie- und Handelskammertag)

Flugblatt der DKP Stuttgart, September 2010

Die Herrschenden wollen weiterbauen

"Demokratie ist kontrollierte Führung!", krakeelt einer der Herren von der Rednertribüne herunter. Der Herr ist Erwin Teufel (CDU), ehemaliger Ministerpräsident Baden-Württembergs. Die Menge jöhlt Deutschlandfähnchen schwenkend "Erwin, Erwin!", vielleicht schon ein bisserl beschwipst vom Gratis-Sekt der Firma Rilling "S21 - gefällt mir". In unmittelbarer Nähe des Podiums steht ein Transparent, auf dem es heißt: "1933 brauner, 2010 grüner Wahn - am deutschen Wesen soll die Welt genesen". An einer Kleiderstange hängen T-Shirts mit einer Frauen in eindeutiger Pose und der beleidigenden Aufschrift: "Tu ihn unten rein - Stuttgart 21". Hier weht der Geist, der Stuttgart 21 unterstützt. Wir befinden uns auf der Demonstration der Anhänger des Tiefbahnhofs am Samstagnachmittag, 23. Oktober. Es ist eine Veranstaltung von Mitgliedern der CDU, FDP und Freien Wählern, herbei gefahren in teuren Autos oder kostenlos heran gekarrt in von der CDU gecharterten Reisebussen. CDU-Umweltministerin Gönner ("Tanja, Tanja") ruft die Feldhasen an, um für S21 zu argumentieren: "Wir gewährleisten den Hasen mit diesem Projekt 20 % mehr Lebensraum." Die farblose und abstoßende Veranstaltung mit etwa 4 000 Leuten, schwer beschützt von Polizei im Kampfanzug, endet mit "We shall overcome", das keiner mitsingt.

Aus: Unsere Zeit, Zeitung der DKP

Oktober 2010

Demoteilnehmer: 100.000. Es wird bekannt, dass das Eisenbahnbundesamt die Fällung untersagt hat. Dies wird später auch gerichtlich festgestellt. Mappus schlägt Heiner Geissler als Schlichter vor. 150.000 Menschen auf der Straße für einen sofortigen Baustopp.

Die Schlichtung beginnt ohne die Parkschützer, da die Bahn nicht komplett die Bauarbeiten einstellen will und weiterhin Aufträge vergibt.

Es gelingt Parkschützern, auf das eingezäunte Baugelände im Park zu gelangen. Sie versuchen dort neue Bäume zu pflanzen.

Ein Sonderzug bringt S 21-Gegner nach Berlin.

November 2010

Spitzenmanager sprechen sich für S 21 aus: Jürgen Hambrecht (BASF), Dieter Zetsche (Daimler), Franz Fehrenbach (Bosch), Hans-Peter Villis (ENBW) Die Schlichtung wird viel beachtet. Gleichzeitig gehen die Demonstrationen weiter.

Die Bahn verweigert beim Fakten-Check immer wieder die Einsicht in wichtige Unterlagen.

Dezember 2010

Der Fakten-Check endet mit S 21 plus. Daraufhin wird der Widerstand plus ins Leben gerufen.

Stefan Mappus vor Untersuchungsausschuss zum Schwarzen Donnerstag

Januar 2011

Auf der ersten von drei Großdemonstrationen gegen Stuttgart 21 vor der Landtagswahl kommen über 40.000 Menschen zusammen.

Die Bahn beginnt mit Bauarbeiten am Grundwasser-Management und mit Vorbereitungen für einen Technikraum am ehemaligen Nordflügel.

Die Baustellenzufahrten werden blockiert.

Die ersten Prozesse gegen S21 Gegner beginnen. Die Justiz schlägt sich auf die Seite der Tunnelparteien.

Februar 2011

Die Bahn kündigt an, dass Bäume am Nordflügel verpflanzt werden sollen. Über die Parkschützer wird mobilisiert, so dass die Bahn die Arbeiten kurzfristig absagen muss.



30. September 2010

Rede von Volker Lösch auf der Kundgebung am 1.10.2010

Danke für diesen wohl lautesten und wüstesten Schwabenstreich seit seiner Gründung vor zwei Monaten.

In Stuttgart ist heute eine ohnmächtige Wut eine, grenzenlose Empörung über den gestrigen Polizeieinsatz im Schlossgarten spürbar mit Händen zu greifen. Dazu kommt die Fassungslosigkeit über die Berichterstattung einiger Medien, darunter die Stuttgarter Lokalzeitungen die unkommentiert Unwahrheiten und Falschmeldungen verbreiten.

Dass von Demonstranten, dass von Kindern Gewalt ausgegangen sei, dass, Zitat: "Kinder für den Protest instrumentalisiert wurden", ein Zitat vom Innenminister. Ich möchte gegen dererlei dreiste Lügen, gegen diese infame Verdrehung von Ursache und Wirkung stellvertretend für viele andere, die gestern da waren, meinen persönlichen Augenbericht abliefern.

Meine Tochter war gestern an dem Schülerstreik beteiligt, übrigends aus eigenem Entschluss.

Aufgrund eines Anrufs von ihr war ich ab 11:30 Uhr im Schlossgarten präsent.

Ich habe gesehen wie Jugendlichen, die ein Polizeiauto beklettert haben, und denen heute einen angriff unterstellt wird, von Polizisten herunter geprügelt und mit Tränengas besprüht wurden.

Ich habe gesehen wie ein Polizist einen ungefähren 15 jährigen mit der Faust ins Gesicht geschlagen hat.

Ich habe gesehen wie viele Demonstranten, die sich an Polizeifahrzeugen mit Absperrgitter in den Weg gestellt haben, und das war unser einziges so genanntes "Vergehen", statt weggetragen, weggeprügelt wurden.

Ich habe gesehen wie eine ungefähr 60 jährige Frau zusammen geschlagen wurde.

Ich habe gesehen und am eigenen Leib erfahren, wie mit dem Wasserwerfer aus kürzester Distanz auf Demonstranten geschossen wurde unter anderem auf eine Frau mit einem Kleinkind.

Die Wucht des Strahls hat hunderte unmittelbar getroffen, teilweise mitten ins Gesicht und einige schwer verletzt.

Ich habe gesehen wie der Wasserwerfer im Verlauf des Tages mehrfach und beliebig in die Menge der Unbeteiligten und Umstehenden geschossen hat.

Ich habe gesehen wie Polizeibeamte mit Schlagstöcken in die Menge gehauen, wie sie Tränengas aus kürzester Distanz in die Gesichter der vor ihnen stehenden gespritzt haben.

Überflüssig zu erwähnen, dass es sich nicht um militante Autonome handelte, überflüssig zu erwähnen das kein einziger Stein von Seiten der Demonstranten flog.

Auch überflüssig zu erwähnen, dass alle Alters- und Soziale- Gruppen gestern hier vertreten waren.

Die Gewalt ist eindeutig und ausschließlich von der Polizei ausgegangen und das würden ich und hunderte Andere vor Gericht unter Eid als Zeugen vertreten.

Jeder vernünftige Einsatzleiter hätte gestern, spätestens nach dem Angriff auf die Schülerdemo, den Einsatz aus Gründen der Unverhältnismäßigkeit abgebrochen.

Es scheint aber andere Anweisungen zu geben, Herr Mappus zeigt sich zwar angeblich tief betroffen, die Landesregierung stützt aber den Polizeieinsatz.



Was also steckt dahinter? Wer so ausrastet, wer so durchdreht und durch knallt, wer so unverhältnismäßig agiert, scheint sehr nervös zu sein, dem scheinen die Argumente aus zu gehen

Den skandalösen Einsatz gestern und den unverschämten Versuch heute die Opfer auch noch zu kriminalisieren muss man Absicht, Kalkül und Taktik unterstellen. Denn was war das gestern anderes, als eine obszöne Machtdemonstration von Herrn Mappus? Der mit Kettensägen und prügelnden Polizisten Fakten schaffen will.

Der das Grundrecht auf Demonstration mit den Füßen tritt!

Was war das Anderes als eine schlechte Inszenierung von Durchsetzungswille und Härte?

Ein bizarrer Bruch mit demokratischen Grundverabredungen, initiiert von Leuten die es inzwischen wohl nötig haben und denen alle Felle davon zu schwimmen scheinen.

Und es gibt noch eine Erklärung für die Mappus-Rambo Show, die Landesregierung will die Debatte um Stuttgart 21 in einen gewaltsamen Konflikt überführen, fährt bewusst eine Strategie der Eskalation.

Liebe Herr Mappus, Herr Rech, liebe Frau Gönner, Frau Merkel, sehr geehrter Herr Gruber, Herr Schuster, Ihre Rechnung wird nicht aufgehen, Ihre gestrige Wasserwerfer- Kehrwoche, und ihr schlechtes Inszenierungskonzept sind zu dilettantisch und dabei noch durchschaubar. Die gestrige Aktion hat Sie noch mehr Anhänger gekostet, Sie gehen inzwischen gegen Ihre eigene Wähler, gegen Ihre eigene Klientel vor. Sie haben definitiv nur noch 6 Monate Zeit Ihr sinnloses Projekt durch zu boxen, denn spätestens im März werden die Wähler Sie dahin befördern, wo Sie hin gehören, und dann hat der Spuk ein Ende, nämlich in die Opposition. Liebe Mitstreiter, liebe Mitstreiterinnen, Bäume kann man wieder aufforsten, Gruben kann man wieder zuschütten, Stuttgart 21 kann zu jedem Zeitpunkt gestoppt werden, was aber nicht mehr gestoppt werden kann ist unser immer weiter wachsender und nachhaltiger Widerstand.

Und um es hier noch einmal, auch wenn es langweilt, auch für all diejenigen zu sagen, die täglich und neu dazu kommen, und es werden wieder einige tausend heute sein, der Widerstand richtet sich gegen ein Projekt welches keine demokratische Legimitation mehr für sich beanspruchen kann.

Über Stuttgart 21 in der jetzigen Form mit all den neuen Gutachten, den erschreckenden Studien, den veränderten und horrenden Kostenszenarien, ist niemals abgestimmt worden, es ist inzwischen ein völlig anderes Projekt.

Und daher müssen alle neuen Fakten auf den Tisch.

Stuttgart 21 muss neu diskutiert werden und es gibt keine Alternative zur verbindlichen Bürgerbefragung.

Liebe Mappus, Merkel, Gruber Fraktion mit eurer Bulldozer Politik habt ihr die Auseinandersetzung verschärft und zugespitzt.

Eine Aktion, wie die gestrige, werdet ihr euch aber auch ohne Rücktritte nicht mehr leisten können.

Wir Gegner von Stuttgart 21 werden weiterhin friedlich demonstrieren, uns weiterhin friedlich gegen Wasserwerfern stellen, friedlich die Bauarbeiten behindern und friedlich zivilen Ungehorsam leisten.

Gönnt den Polizisten endlich Urlaub, verhängt einen Baustopp, tretet in Diskussionen über neue Fakten und beendet endlich diesen Alptraum, die gruselige Gruber -- Mappus Show.

Oben bleiben!



Auch wenn sie versucht haben, sich vor dem Untersuchungsausschuss aus der Affäre zu ziehen: Die Verantwortung für den Polizeiterror und damit die 400 Verletzten tragen Mappus, Rech und Gönner.

Zu den Fakten.

Am 29. September kam es zu einem Treffen zwischen Polizei und der politischen Spitze Baden-Württembergs. Anlass war, dass der Termin der geplanten Baumfällarbeiten durchgesickert war. Und Mappus war in Zugzwang. Er wollte Fakten schaffen, da er den starken Mann spielen wollte und bei seiner Regierungserklärung Anfang Oktober die Baumbesetzungen beendet haben wollte. Bereits am 20. September, also zehn Tage vor dem Schwarzen Donnerstag, hielt ein Protokoll über eine Gesprächsrunde beim Besuch des MP im Polizeipräsidium Stuttgart fest: „MP erwartet offensives Vorgehen gegen Baumbesetzer.“ Weiter ist dort zu lesen, dass alle Teilnehmer der vertraulichen Runde sich einig waren, dass die Baumfällarbeiten „möglichst schnell beginnen“ sollten.

Mappus selber will sich bei diesem Treffen nur informiert haben und habe dann den neuen Plänen zugestimmt. Also hat er sie entweder gebilligt oder Herr Mappus möchte in einem Polizeistaat leben, wo die Polizei der Politik vorgibt, was zu tun ist. O-Ton vor dem Untersuchungsausschuss: „Ich habe zu keinem Zeitpunkt Anweisungen an die Polizei oder andere Stellen gegeben, den Einsatz so und nicht anders und an diesem oder anderen Tag zu machen.“ „Die Polizei wusste, dass wir hinter ihr stehen.“

Wie sahen die neuen Planungen aus, die gegen Bedenken aus der Polizeiführung durchgesetzt wurden?

1. Der Einsatz wurde vorgezogen, obwohl bekannt war, dass eine angemeldete Demonstration, der Schülerstreik gegen S 21, um 12.00 Uhr im Park abgeschlossen werden sollte.

2. Es wurden Polizeikräfte aus anderen Bundesländern angefordert, darunter auch für Übergriffe und unverhältnismäßige Einsätze bekannte Einheiten, wie etwa das bayrische USK.

3. Es wurden Wasserwerfer aufgefahren, obwohl es bei Blockaden der vergangenen Wochen zu keinen Gewalttaten gekommen ist.

Eine solche Planung setzte von vorne herein auf Eskalation, hinzu kamen Fehler in der Durchführung, wie das verspätete Eintreffen von Einsatzfahrzeugen.

Nachgewiesen sind darüber hinaus Provokationen durch Polizisten in Zivil. Von Anfang an ging die Polizei mit Schlagstöcken, Pfefferspray und Wasserwerfern gegen die Demonstranten vor. Das war gegen 12.00 Uhr Mittags. Im Verlaufe des Nachmittags gingen die Polizeikrawalle weiter, inzwischen gegen 20.000 Menschen. 400 davon wurden zum Teil schwer verletzt, zwei verloren ganz oder teilweise ihr Augenlicht. Gegen 24.00 Uhr schaffte es die Polizei, das Gelände abzusperren und gleich

darauf wurde begonnen, die Bäume zu fällen.

Anstatt politische Verantwortung zu übernehmen und den brutalen Einsatz abubrechen, fabulieren Mappus und Co. von Gewalt der Demonstranten. Nachweisen können sie im Nachhinein einzelne Kastanienwürfe und einen Vermummten der am Nach-mittag etwas in Richtung der Beamten sprüht. Hin-gegen gibt es etliche Videos, die Polizisten zeigen, die massiv Pfefferspray gegen friedliche Menschen einsetzen, die auf wehrlose einprügeln und Wasser-werfer, die Menschen verletzen.

„Das alles ist keine typische polizeiliche Strategie gewesen für vergleichbare Fälle, sondern es ist eine Strategie gewesen, die von Anfang an auf Konfrontation, durchaus auch auf Gewalt angelegt gewesen ist.“

Prof. Thomas Feltes, Polizeiwissenschaftler

Egal, was dieser Untersuchungsausschuss zu Tage gefördert hat, die Verantwortung trägt Mappus und mit ihm Innenminister Rech. Sie beide müssen für diesen Polizeiterror zur Rechenschaft gezogen werden. Das heißt mindestens Rücktritt. Sie



wussten, was passiert, sie kannten die Planungen und hätten am Tag selber reagieren müssen. Bei dem massiven Protest hätte ein verantwortungsvoller Politiker augenblicklich den Abbruch des Einsatzes einleiten müssen. Dass er dies nicht getan hat, zeigt, dass die brutale Gewalt einkalkuliert, wenn nicht gewollt war.

Klar ist, dass sich die Politik nicht selbst zur Verantwortung ziehen wird. Dies wird nur durch uns passieren.

„Dann kommen wir am 30.09. in diesen Schlossgarten und dann hat sich das ganze überaus, sehr martialisch für mich dargestellt. Es waren auf einmal Wasserwerfer da, es waren Beweis- und Festnahme-einheiten da, die so genannten BFEen, die ja eigentlich eingesetzt werden, wenn man befürchten muss, dass eine Demonstration sich zu einer gewalttätigen Demonstration entwickeln kann. Und das hat überhaupt nicht zu dem Bild gepasst, dass ich von den vorhergehenden Einsätzen gewohnt war.“

Thomas Mohr, Gewerkschaft der Polizei (GdP)

Der schwarze Donnerstag, wie der 30. September 2010 genannt wird, war kein Zufall, sondern eindeutig eine Demonstration dessen, wie Mappus am liebsten immer mit unbequemen Bürgern umgehen würde. Der kurze Moment, in dem Mappus etwas betreten in die Kamera heuchelte, war einzig der Tatsache geschuldet, dass diese Bilder in Sekundenschnelle um die ganze Welt gingen.

Der schwarze Donnerstag war, wie wir inzwischen wissen, auch ein Wendepunkt in der Herangehensweise der Staatsmacht auf anderen Ebenen. Die Verantwortung dafür trägt Mappus.

Seit dem 30.9. hat sich die Polizeitaktik grundsätzlich geändert. Zuvor war es noch üblich, dass es bei Blockaden der Baustellenzufahrten drei Aufforderungen zur Räumung gab und dann mit dem Wegtragen begonnen wurde bzw. Menschen dann auch einfach weggehen konnten. Inzwischen werden teilweise gar keine Aufforderungen ausgesprochen, sondern die Polizei kesselt wahllos alle Menschen, die sich in der Nähe der Zufahrt befinden, ein. Sie werden festhalten, einzeln abgeführt, ihre Personalien festgestellt, fotografiert und ihnen eine

abhielt, und deshalb nicht erreichbar war, wird keine Pflichtverletzung vorgeworfen. Auch die Staatsanwaltschaft kann keine Anhaltspunkte erkennen, dass dieser Einsatz unrechtmäßig gewesen sei. Als Gangolf Stockers Anwalt die Einstellung des Verfahrens beantragt wird dies von der Staatsanwaltschaft zurückgewiesen, weil ein Oberstaatsanwalt Häußler die weitere Verfolgung der Straftat als im öffentlichen Interesse gegeben sieht. Selbst die Richterin sieht keine Möglichkeit, ohne Zustimmung des Oberstaatsanwalts das Verfahren einzustellen. Wo kämen wir denn da hin, wenn die Justiz in unserem Lande unabhängig wäre.

Sämtliche Strafverfahren laufen unter der Verantwortung eines Oberstaatsanwalts Häußler. Derselbe Häußler, der in den vergangenen Jahren vor allem Jugendliche verfolgen ließ, die eindeutig antifaschistische Symbole wie durchgestrichene oder zerbrochene Hakenkreuze trugen. Derselbe Häußler, der 2005 und 2006 mit einem Großaufgebot Polizei zahlreiche antifaschistische Infostände der VVN-BdA und anderer Nazigegner abräumen ließ. Derselbe Häußler, der den Inhaber des linken Versandgeschäfts „Nix gut“ verfolgen ließ, weil er Gegenstände mit genau diesen Antinazisymbolen vertrieb. Es ging Oberstaatsanwalt Häußler in diesen Fällen ganz offensichtlich nicht darum, die Verwendung faschistischer Symbole zu verhindern und zu bestrafen, sondern jungen Menschen antifaschistisches Bewusstsein und Engagement auszutreiben. Erst der Bundesgerichtshof (BGH) stoppte mit einem Urteil vom 15. März 2007 das Treiben dieses unsäglichen Oberstaatsanwalts.

Szenenwechsel:

12. August 1944: In dem kleinen italienischen Dorf Sant Anna di Stazzema in der Toskana werden 560 Menschen, fast ausschließlich Frauen, Kinder und ältere Menschen von Angehörigen der 16. Panzergrenadier-Division „Reichsführer SS“ bestialisch ermordet.

10 Angehörige der SS-Division wurden im Juni 2005 in La Spezia (Italien) rechtskräftig verurteilt - lebenslänglich.

Geschehen ist nichts, alle leben in Deutschland.

Bei einem Prozessbesuch hatte Staatsanwalt Häußler versprochen, auch in Deutschland Anklage zu erheben. Geschehen ist nichts.

Seit Oktober 2002 ermittelt die Staatsanwaltschaft Stuttgart. Geschehen ist in den ganzen 8 Jahren - nichts.

Das ist derselbe Oberstaatsanwalt Häußler, der bei Gangolf Stocker und anderen das öffentliche Interesse sieht, die Verfahren nicht einzustellen.



Anzeige wegen Nötigung angehängt. Das ist eine gezielte Einschüchterung - alle die protestieren oder sich auch nur in der Nähe befinden, werden in die kriminelle Ecke gedrängt. Damit ignoriert die Stuttgarter Polizei auch ein Urteil des Bundesverfassungsgerichts von 1995, wonach Sitzblockaden nicht als Straftat der Nötigung gewertet werden dürfen.

Auch in Sachen Versammlungsfreiheit gibt es ganz offensichtlich seit dem 30. September eine von oben angeordnete neue Linie. Ausgerechnet Gangolf Stocker, der bisher die Polizei immer verteidigt hatte, sieht sich inzwischen mit 9 Verfahren wegen Verstoßes gegen das Versammlungsgesetz konfrontiert (alle nach dem 30. 9. eingegangen). In einem Verfahren wurde er bereits zu 1.500,- € Strafe verurteilt, weil er auf seinem Handy nicht erreichbar war und er deshalb seine Pflichten als Versammlungsleiter verletzt haben soll. Einem Polizeipräsidenten, der während eines eskalierenden Polizeieinsatzes mit mehreren hundert Verletzten (z.T. Schwerverletzten) eine Pressekonferenz

JA ZUR VERSAMMLUNGSFREIHEIT
NEIN ZUR VERSCHRÄNKUNG DES
VERSAMMLUNGSGESETZES

NEIN
WÜSTEN

GEGEN
POLIZEIGEHALT
in Stuttgart, im Wendland
und **BERGHEIM!**

TEIL 3

Verkehr muss umwelt- und ressourcenschonend organisiert werden

Verkehrspolitische Forderungen der DKP Stuttgart

Das Bedürfnis nach Mobilität ist ein legitimes Bedürfnis sowohl für Individuen als auch für die gesamte Gesellschaft. Eine entwickelte arbeitsteilige Gesellschaft benötigt eine ausgebaute Verkehrsinfrastruktur sowohl für die Produktion, die Distribution als auch die Befriedigung von Bedürfnissen der Zivilisation, Kultur bis Freizeitgestaltung.

Aber: Die entscheidende Frage ist, WIE diese Bedürfnisse befriedigt werden, ob nach den Maßstäben gesamtgesellschaftlicher Vernunft oder nach Profitgesichtspunkten? Gesamtgesellschaftliche Vernunft lässt sich nach unserer Überzeugung erst im Sozialismus in vollem Maße durchsetzen, dennoch ist heute schon unter kapitalistischen Bedingungen der Kampf um Veränderungen in diese Richtung notwendig. Grundsätzlich gilt:

Mobilität in Form von motorisiertem Verkehr belastet grundsätzlich die Umwelt und bestimmt die Lebensqualität vor allem in den Städten.

Verkehr ist aber kein Naturereignis. Es ist Aufgabe der Stadtplanung und somit der Kommunalpolitik, Verkehr für die Bedürfnisse aller Bewohner/innen zu planen und für unsere Stadt in erträgliche Bahnen zu lenken.

Die ökologischen Schäden die durch den Verkehr verursacht werden, sind überhaupt noch nicht abschätzbar. Es ist nicht sicher, ob die Erde selbst bei einem heutigen vollkommenen Umdenken zukünftig noch allen Menschen als lebenswerter Raum zur Verfügung stehen wird. Die Probleme wie das größer werdende Ozonloch, die CO₂ – Belastung, die auch in den letzten Jahren weiter angestiegen ist oder die Feinstaubproblematik vor allem in den Großstädten sind gesundheitsbedrohend und allen bekannt, aber die herrschende Politik bietet nichts außer Nebelkerzen.

Bei einer aus Sicht der Kommunisten und Kommunistinnen notwendigen weltweiten Anpassung der Lebensqualität auf das Niveau der Industrieländer wird sich der Energieverbrauch vervielfachen, was aus heutiger Sicht mit den uns zur Verfügung stehenden technischen Möglichkeiten nicht umweltverträglich gestaltet werden kann. Die Lösung kann also nicht in einem erhöhten Energieverbrauch auf der Südhalbkugel bestehen sondern nur in einer drastischen Senkung des Energieverbrauchs auf der

Nordhalbkugel. Dies wird nur zum Teil durch technische Entwicklungen möglich sein.

Menschliche Bedürfnisse entsprechen in einer kapitalistischen Gesellschaft nicht dem objektiven Bedarf der Menschheit, sondern werden von einer gigantischen Werbeindustrie mit einem Jahresumsatz von mehreren hundert Milliarden Euro erzeugt. Viele erzeugte Produkte dienen nicht der objektiven Bedarfsdeckung sondern nur der Gewinnmaximierung der Konzerne.

Deshalb muss aus Sicht der DKP das Wertesystem verändert werden, Bedürfnisse sind neu zu bestimmen, die Menge an produzierten Gütern muss drastisch verringert werden. Dies bedeutet auch, dass die Menge an umweltbelastendem Verkehr reduziert werden muss, wobei hier außerhalb des Stadtgebietes der Autobahnverkehr und der Flugverkehr genannt werden muss.

- So muss z.B. der Gesetzgeber veranlassen, dass Autos vor allem in ihrer Leistung und somit automatisch auch in ihrem Schadstoffausstoß stark eingeschränkt werden. Als erster Schritt sind Besitzer von Autos mit hoher Leistung und großer Umweltbelastung mit entsprechend hohen Abgaben zu besteuern.

- Der Gemeinderat muss seinen politischen Einfluss geltend machen, um auf den Autobahnen ein Tempolimit von 100 km/h zu erreichen. Dadurch können die Unfallzahlen und die Schadstoffbelastungen deutlich reduziert werden.

- Die Stadt Stuttgart muss als Miteigentümerin der Flughafen Stuttgart GmbH durchsetzen, dass die Anzahl der Flugbewegungen eingeschränkt und unter allen Umständen auch nur die Option einer zweiten Landebahn verhindert wird. Die Belastung der Atmosphäre durch Treibhausgase sowie die Lärmbelästigung der Anwohner am Flughafen und in den Einflugschneisen ist schon heute viel zu hoch.

Stuttgart im Würgegriff der Automobilkonzerne und der Zulieferindustrie

Jeder Stuttgarter und jede Stuttgarterin kennt das Problem, wenn man sich zu Fuß durch Stuttgart bewegen will, die „Stadtautobahnen“ durchschneiden die Stadt und die Straßenbahnen sind in den Keller verbannt.

Das ganze nennt sich „autogerechte Stadt“ und zeigt, wer in dieser Stadt das Sagen hat. Mit den

Automobilkonzernen Daimler – Benz, Porsche, Bosch, Behr, Mahle und anderen haben eine ganze Reihe der mächtigsten baden württembergischen Konzerne in Stuttgart ihren Sitz und nehmen massiv Einfluss auf die politischen Entscheidungsträger und somit auf die Stadtplanung.

Die Automobil- und Ölfirmen haben ein konkretes Interesse an möglichst viel Automobilverkehr und sind damit unmittelbar für die daraus entstehenden Umweltschäden verantwortlich. Eine Richtungsänderung kann nur gegen den massiven Widerstand der herrschenden Konzerne durchgesetzt werden.

- Durch die Zusammenlegung oder Schaffung von Produktionsstätten oftmals auf der „Grünen Wiese“ sind die Beschäftigten gezwungen lange Wege zum Arbeitsplatz zurück zu legen. Dies ist oftmals nur mit dem eigenen PKW möglich. Der Gemeinderat soll für die Stadt Stuttgart festlegen und seinen Einfluss im Regionalparlament geltend machen, dass Industrie, Gewerbe und Einzelhandel die Fahrtkosten für ihre Beschäftigten vom Wohnort zum Arbeitsplatz übernehmen müssen. Damit wird erreicht, dass Arbeitsplätze dort erhalten bzw. geschaffen werden, wo die Menschen wohnen.

- Teile der Produktion werden aus den Großbetrieben immer stärker auch in weit entfernte Betriebe ausgegliedert was zu langen Transportwegen führt und Lagerflächen werden reduziert, wodurch die Lagerhaltung auf die Straße verschoben wird.

- Darüber hinaus werden zum Beispiel durch die Zerschlagung der Deutschen Post mehrere parallel existierende Verteilnetze erzeugt, die zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen führt.

- Dies alles steht beispielhaft dafür, dass der LKW – Verkehr auf der Straße immer weiter zunimmt. Die Konzerne, die in Stuttgart und in der Region das Straßennetz benutzen, müssen entsprechend Ihrem Anteil an der Umweltverschmutzung eine entsprechende hohe Umweltabgabe zahlen. Im Gegenzug dazu müssen Firmen entlastet werden, die Beiträge zur Vermeidung von Verkehr leisten.

Die Konzerne und der Einzelhandel in Stuttgart und in der Region müssen zu einer Umlage für den Nahverkehr gezwungen werden. Dieses Geld muss unmittelbar für Fahrpreisreduzierungen verwendet werden.

Weg von der autogerechten Stadt – hin zur nahverkehrsgerechten Stadt!

Der Autoverkehr in der Region und in Stuttgart nimmt immer weiter zu, z.B. durch die rund 800.000 Berufspendler, die täglich Stuttgart durchkreuzen. Die Politik und die Stadtplanung reagieren darauf mit Straßenbau- und Tunnelbau wie z.B. dem Tunnel unter dem Pragsattel oder der Verbreiterung der Heilbronner Straße vom Pragsattel bis zur Friedrichsruh.

Doch alle, die in Stuttgart mit dem Auto unterwegs sind wissen, dass sich durch den Straßenneubau in Stuttgart die Verkehrssituation nie verbessert hat. Im Gegenteil, Straßenneubau zieht weiteren Verkehr an, nach kurzer Seite ist die jeweilige Straße genau

so verstopft wie vor dem Ausbau. Das Problem ist nicht, dass es zu wenige Straßen sondern zu viele Autos gibt.

- Aus diesem Grund sind die Planungen für alle weiteren Straßenbauprojekte, die zu einer Steigerung der Leistungsfähigkeit führen sofort einzustellen. Vielmehr müssen die Straßen immer weiter beruhigt werden, im Gegenzug muss der ÖPNV attraktiver gestaltet werden.

- Keine Nord – Ost Umgehung von Stuttgart, keine Umgehungsstraße nach Remseck

- Keine Untertunnelung des Rosensteinparks

- Tempo 30 in allen Wohngebieten zur Erhöhung der Wohnqualität und zur Lärmreduzierung. Unfalluntersuchungen vor und nach der Einrichtung von Tempo 30-Zonen zeigen, dass die Zahl der Unfälle bis zu 25% abnimmt. Besonders starke Rückgänge sind bei den Unfällen mit Personenschäden, insbesondere mit Schwerverletzten, zu verzeichnen.

- Tempo 30 stellt vor allem einen Sicherheitsgewinn für Fußgänger und Radfahrer dar, also für die Verkehrsteilnehmer, zu denen Kinder zu zählen sind, wenn sie sich selbständig bewegen.

- Tempo 30 bedeutet: Mehr Sicherheit durch kürzere Anhaltewege. Die Breite der Fahrspuren kann geringer sein. Weniger Lärm: 10 Autos mit Tempo 30 sind so laut wie 5 Autos mit 50 km/h.

- Bis zu einer deutlichen Steigerung der Attraktivität des ÖPNV sollen vorübergehend Park & Ride – Systeme eingeführt werden.

- Wohnortnah können Car Sharing Modelle mit einer breiten Palette an Modellen die Anzahl an PKW – Neuzulassungen reduzieren, was schon in der Produktionsphase zu Energieeinsparungen führt.

Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene

Bedingt durch das hohe Maß an Arbeitsteilung werden Einzelteile eines Produktes oder aber das gesamte Produkt über weite Strecken teilweise quer durch Europa transportiert.

Hinzu kommt, dass das private Transportgewerbe während der letzten Jahrzehnte durchsetzen konnte, dass der Güterverkehr von der ehemals staatlichen Deutschen Bahn hin zu den privaten Großspeditionen verlagert wurde.

Die daraus resultierende Zunahme des LKW – Verkehrs ist allgegenwärtig. Eine grundlegende Forderung ist deshalb die Rückverlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Dies wird aber nicht mit einer privatisierten Bahn möglich sein, weshalb die Deutsche Bahn wieder vollständig in staatlichen Besitz überführt werden muss.

- Da die Müllverbrennung in Münster für die regionale Müllmenge viel zu groß dimensioniert wurde, wird der Müll über weite Strecken importiert und dies der oben aufgezeigten Logik folgend auf der Straße. Dieser Transportweg muss durch den Gemeinderat abgeschnitten werden. Müll gehört entweder auf die Schiene oder wie es sich bei der Lage direkt am Neckar anbietet aufs Schiff.

- Zum Schutz vor allem der Bewohner in der City muss das Durchfahrtsverbots für LKW's durch die Innenstadt sofort wieder eingeführt werden.

- Der Großkonzern Daimler – Chrysler spielt sich zum Umweltschützer auf und will zur angeblichen Reduzierung des Spritverbrauchs und der Umweltbelastung mit 60-Tonner LKW's regelmäßig seine Komponenten von Untertürkheim nach Sindelfingen transportieren. In Wirklichkeit hat Daimler – Chrysler nur ein Interesse, nämlich mit immer größeren Lastwägen immer mehr Güterverkehr auf die Straße zu bringen und somit seinen Profit zu steigern. Güterverkehr gehört auf die Schiene und bei einer festgelegten Strecke gleich dreimal.

Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs

Die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel muss für alle bezahlbar sein. Das mittelfristige Ziel muss lauten: Nulltarif im ÖPNV!

Viele Menschen sind gezwungen weite Wege zurück zu legen, z.B. um von ihrem Wohnort zum Arbeitsplatz zu gelangen. Die einzige Möglichkeit, dies auf regionaler Ebene umweltpolitisch verträglich zu gestalten ist der Ausbau eines flächendeckenden attraktiven Öffentlichen Nahverkehrs. Dieser muss vor allem in Bereichen erzwungener Mobilität für alle

FEST
Das größte Fest der Linken in Deutschland

der Solidarität
Pressefest der UZ

24.-26. Juni 2011
Revierpark Wischlingen ★ Dortmund

www.fest-der-solidaritaet.de

PRESEFEST
14. bis 16. Juni 2011
Revierpark Wischlingen
Kauf den Soll-tatten für 5 €

finanzierbar sein. ÖPNV kann und muss nicht kosten deckend sein. Ein attraktiver Ausbau des ÖPNV ist finanzierbar, wenn diejenigen zur Finanzierung herangezogen werden, die davon profitieren, dass täglich Zehntausende als Arbeitskräfte und Kunden vor Betriebe und Kaufhäuser transportiert werden. Wir sind der Ansicht, dass man nicht einerseits in permanenten Appellen an die Bevölkerung für mehr Umweltschutz und die Benutzung von Bus & Bahn statt dem Auto werben kann, auf der anderen Seite die Fahrpreise aber jährlich immer weiter steigen!



- Deshalb fordert die DKP, dass alle wie z.B. Arme, Arbeitslose, Rentner, Schüler, Studenten, die über geringe finanzielle Möglichkeiten, Sozialtickets bekommen müssen bzw. zum Nulltarif fahren können. Grundsätzlich müssen umgehend die Preise für die Tickets so weit gesenkt werden, dass der ÖPNV in Verbindung mit einem flächendeckenden und vernünftig getaktetem Ausbau deutlich attraktiver wird als die private PKW – Nutzung.

- Mittelfristig muss im ÖPNV der Nulltarif eingeführt werden. In den Straßen- und Tunnelbau werden sehr hohe Summen investiert damit immer mehr PKW fahren können, womit letztendlich der Profit der Automobilindustrie gesichert wird. Mit diesem Geld würde sich problemlos der Nulltarif finanzieren lassen. Noch nicht berücksichtigt sind dabei die Folgekosten, die durch die Klimaerwärmung auch durch den Individualverkehr entstehen. Menschen mit geringem Einkommen fahren gezwungenermaßen alte Kraftfahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß. Ökologisches und umweltschonendes Verhalten muss vor allem für die unteren Einkommensschichten bezahlbar und attraktiv gestaltet werden, und da ist der Nulltarif im ÖPNV ein wichtiger Beitrag.

- Keine Privatisierung des ÖPNV, da private Anbieter niemals der Umweltschutz oder aber die Deckung des flächendeckenden Bedarfs der Bevölkerung an Mobilität interessiert, sondern nur der Profit. Vor allem vor dem Hintergrund der Konkurrenz der privaten Anbieter fährt ein privater Anbieter nur dort, wo es sich für ihn lohnt.

- Die gute Qualität der Arbeitsplätze bei den kommunalen Anbietern, sowie eine ausreichende Personaldecke muss erhalten bzw. wieder hergestellt werden.

- Der S-Bahn Verkehr in Stuttgart ist sternförmig angelegt, was dazu führt, dass man immer über die Stuttgarter City fahren muss. Durch einen S-Bahnringverkehr können die Städte wie z.B. Schorndorf und Ludwigsburg wesentlich besser verbunden werden.

- Der Busverkehr muss gegenüber dem PKW-Verkehr bevorzugt werden z.B. durch Vorrangschaltungen an Ampeln oder durch separate Busspuren usw.

- Nicht nur im Stuttgarter Raum sondern auch in der Region muss der Nachtbetrieb so ausgebaut werden, dass es rund um die Uhr möglich ist, seinen Wohnort zu erreichen. Hier sollten wo sinnvoll auch Anrufsammeltaxen, Mini- und Rufbusse berücksichtigt werden.

- Es sollte selbstverständlich sein, dass Busse und Bahnen den Stand der Technik für Abgasabgaben erfüllen. Die Fahrzeuge müssen vor allem im innerstädtischen Bereich möglichst abgasarm fahren.

- Damit der ÖPNV vor allem auch von benachteiligten Menschen in der Gesellschaft benutzt werden kann, sind entsprechende behindertengerechte Zugänge zu schaffen.

Vorfahrt für Fußgänger und Radfahrer

Grundsätzlich gilt, dass der langsamere bzw. weniger umweltbelastende Verkehr Vorrang hat. D.h. Fußgänger haben Vorrang vor den Fahrradfahrern, Fahrradfahrer müssen vorrangig vor dem Automobilverkehr behandelt werden und dabei wiederum hat der Öffentliche Personennahverkehr Vorfahrt vor dem PKW – Verkehr zu erhalten.



- Das Radwegenetz in Stuttgart muss verbessert werden, einzeln vorhandene Fahrradwege müssen verknüpft werden. Fahrradwege sind oft so angelegt, dass es notwendig ist, abzusteigen und die Fußgängerüberwege zu benutzen. Dies macht die Benutzung von Fahrradwegen unattraktiv, da die Strecken mehr Zeit in Anspruch nehmen als notwendig. Besser sind hier z.B. Ampelvorrangschaltungen gegenüber den Autos. Der ADFC gibt hierzu seit Jahren wertvolle Hinweise - wir fordern deren Berücksichtigung und Umsetzung

- Für viele Leute sind die Bergstrecken aus dem

Stuttgarter Talkessel heraus nicht zu bewältigen. Es sollte untersucht werden, wie die Transportkapazität in den U-Bahnen (z.B. durch separate Fahrradanhänger) verbessert werden kann. Dies muss dann selbstverständlich auch während des Berufsverkehrs zum Nulltarif möglich sein.

- An zentralen Zusteigepunkten von Bus und Bahn sollen abschließbare Fahrradboxen und überdachte Fahrradabstellplätze geschaffen werden.

- Der PKW wird von vielen Leuten bevorzugt, da es angenehmer ist im Auto Gepäckstücke zu transportieren. Deshalb ist zu überprüfen wie die Möglichkeiten für den Gepäcktransport und die Lagerung in Bus und Bahn verbessert werden kann. Dies schließt auch den Service mit ein. Vor allem ältere Leute sind nicht in der Lage schwere Gepäckstücke z.B. in den Bus zu heben und dort entsprechend zu sichern.

Die Stadt der kurzen Wege

Die zunehmende Monopolisierung nahezu aller Wirtschaftsbereiche sowie die Ausdünnung gewachsener sozialer Infrastrukturen zwingen die Menschen immer weitere Wege auf sich zu nehmen. Hinzu kommen überregionale und oftmals außerhalb der Wohngebiete liegende Einkaufszentren. Wohnen in der Stadt ist für Familien oftmals zumindest scheinbar unattraktiv, die Grundstückspreise sind hoch, die Folge sind Siedlungen außerhalb gewachsener



städtischer Strukturen mit individualistischen Wohnformen. Die alltäglichen Wege müssen dann oftmals mit dem PKW bewältigt werden. Somit zeigt sich, wie allein durch Standortentscheidungen und Veränderungen von Produktionsabläufen Verkehr erzeugt wird. Dies führt in erster Linie zu einer Vermehrung

des PKW – Verkehrs, da Bus- und Bahnverbindungen aufgrund scheinbar fehlender Rentabilität oftmals erst gar nicht geschaffen werden. Hier ist eine nachhaltige Stadtplanung gefragt, denn ohne die Zustimmung kommunaler Gremien ist keine der oben genannten Umstrukturierungsmaßnahmen möglich. Der Einfluss der Stuttgarter Gemeinderäte ist aufgrund des Regionalparlamentes auch in der Region vorhanden.



- Mobilität ist kein Privileg, sondern eine Notwendigkeit für alle Schichten der Bevölkerung. Alle sind auf die möglichst schnelle und kostengünstige Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes und der Einrichtungen für Bildung, Einkauf, Kultur und Sport angewiesen. Die Stadtentwicklungsplanung kann und muss durch wohnortnahe Gemeinschaftseinrichtungen für möglichst kurze Wege sorgen.

- Bei Entscheidungen über Landschafts- oder Stadtplanung sind die umweltschützerischen Belange wesentlich höher zu bewerten. In der bisherigen Praxis geben bei entsprechenden Entscheidungen im Gemeinderat die Profitinteressen der Wirtschaftsunternehmen die Richtung vor. Diese müssen massiv zurück gedrängt und Umweltschutzverbänden ein ernst zu nehmendes Mitspracherecht eingeräumt werden.

- Gegen die weitere Zersiedelung der Landschaft, ein weiterer Flächenverbrauch noch nicht versiegelter Flächen muss verhindert werden. Grundsätzlich sind für neue Nutzungen die in großem Maße innerstädtischen Brachflächen zu bevorzugen.

- Ein städteplanerischer Grundsatz muss sein, dass Einkaufen, Wohnen, Arbeiten und Freizeit nie ohne einen leistungsfähigen ÖPNV – Anschluss geplant werden darf.

Perspektiven der Automobilindustrie - Zukunft der Menschen

Ein Diskussionsbeitrag/Diskussionsangebot der
DKP Stuttgart. Stand Juni 2010

Als der Daimler-Vorstand, anfangs 2010, beschloss, die C-Klasse aus Sindelfingen abzuziehen, wurden auch hier, in der Region mittlerer Neckarraum, diesem Ballungsraum der Autoindustrie, die längst brodelnden Katastrophen-Potenziale der KFZ-Überproduktionskrise sichtbar. Schlagartig und grell! Schon vorher waren massenhaft Leiharbeitskräfte auf die Straße gesetzt, der Stammbetriebsrat ein rigoroses Sparprogramm verordnet worden.

Protest und Empörung der Beschäftigten haben zunächst zu der Zusicherung geführt, betriebsbedingte Kündigungen würden ausgeschlossen. Nur die Sindelfinger Stammbetriebsrat betreffend, wohl gemerkt! Die Kündigungen wurden jedoch in andere Betriebe (Zulieferer-Betriebe vor allem) verlagert, nicht generell verhindert. Und auch im Stammwerk findet der Arbeitsplatzabbau statt, „sozialverträglich“ schleichend eben. Die Kinder der Daimler-Beschäftigten werden sich trotzdem, größtenteils, anderswo einen Job suchen müssen. Die Beschäftigungsperspektiven sind nicht besser geworden.

Das Problem geht weit über die Region hinaus, es hat weltweite Dimension. Der „Beschäftigungsmotor der deutschen Wirtschaft“, die Automobilindustrie generell, stottert. Vom KFZ-Bau geht nicht mehr Dynamik steten Wachstums aus, sondern Verschärfungsdynamik der schwersten Nachkriegs-Weltwirtschaftskrise. Die Folgen sind unabsehbar.

Das wirft objektiv betrachtet, die Frage auf, ob die Forderung der Daimler Beschäftigten „die C-Klasse bleibt“, die auf ein „weiter wie bisher“ hinausläuft, nicht zu kurz greift.

Die Automobilkrise ist eine der bestprognostizierten Überproduktionskrisen der Industriegeschichte.

Dabei handelt es sich nicht nur um eine relative Überproduktion im marxistischen Sinn, hervorgerufen

durch die Diskrepanz zwischen Produktionsmenge und kauffähiger Nachfrage. Es geht auch um den ökonomischen Sinn und die ökologische Verträglichkeit des ständig wachsenden Autoverkehrs.

Schon jetzt sind weltweit ungeheure Überkapazitäten aufgebaut worden. Die enormen Mengen gebundenen Kapitals in den hochtechnologisierten Autobetrieben schreien nach immer höherer Auslastung. Diese kann jedoch längst nicht mehr realisiert werden. Gesellschaftspolitisch geht es nicht nur um das investierte Geld, sondern vor allem um die Beschäftigung. Die ständig wachsende Produktivität der Autobetriebe würde stete und sprunghaft steigende Absatzsteigerungen erfordern, wenn die Beschäftigtenzahl dauerhaft auch nur gehalten werden sollte.

Das würde aber in vielfacher Hinsicht zu einem unausbleiblichen Kollaps führen.

In den entwickelten Industrieländern würde die „Automobildichte“ schon bald objektive Grenzen erreichen, wo in dem vorhandenen Straßennetz der Verkehr nicht mehr fließen könnte. Was in dieser Beziehung in vielen Ballungszentren jetzt schon ansatzweise erkennbar wird, führt unausbleiblich zum „Verkehrsinfarkt“ wenn die Entwicklung ungebremst weitergeht.

Auch das Inkaufnehmen immer weiteren Flächen- und Landschaftsverbrauchs durch Bau weiterer Straßen könnten da nur aufschiebende Wirkung haben. Ebenso die Optimierung des Verkehrsflusses durch Navigationssysteme und Stau-Vermeidungs-Strategien

Heute schon führt der täglich millionenfache Einsatz der Autoverbrennungsmotoren zu Emissionsschäden die das ökologische Gleichgewicht der Erde lebensbedrohlich beeinträchtigen. Dabei geht es längst nicht mehr „nur“ um Luftverschmutzung, Waldsterben usw. sondern in Wechselwirkung mit diesen Problemen um globale Überlebensfragen der Menschheit z. B. dem Klimawandel.

Würde die „Automobildichte“ der Industrieländer weltweit (oder auch nur auf die heutigen Schwellenländer) ausgedehnt, wäre die Katastrophe nicht mehr reparabel.

Dabei wird es nicht möglich sein, hierzulande weiter zu machen wie bisher, aber von Anderen zu erwarten, dass sie Abstinenz üben. Wobei die Auto-konzerne diese Abstinenz ja auch gar nicht anstreben, sondern im Gegenteil nach neuen Absatzmärkten lechzen.

Nach Absatzmärkten, die aber, selbst wenn sie erschlossen würden, in den alten Industrieländern keine dauerhafte Perspektive für Beschäftigung und den Wirtschaftsmotor Auto böten, weil die Produktion mit zunehmender Geschwindigkeit in die neuen Absatzgebiete verlagert wird.

Momentan werden die Überproduktionsprobleme mit der Ansage klein geredet, zurzeit würde das „Auto neu erfunden“. Kleinere, leichtere und verbrauchs-sparende Autos würden die gegenwärtige Gene-ration ablösen. Jedoch selbst wenn diese vielfach publizierte Behauptung wahr wird, könnte das den Kollaps bestenfalls verzögern und verlangsamen, nicht aber aufhalten. Sogar ganz kühne Speku-lationen, die gesamte weltweite Autoflotte müsste / würde ersetzt werden und das sichere über Generationen die Automobilarbeitsplätze, können nicht aufgehen. Wie schnell ein solcher Beschäftigungseffekt verpufft und sich in der Folge sogar als Absatzbremse auswirkt, zeigt z. B. die Erfahrung in Deutschland mit der „Abwrackprämie“.

Im Übrigen verbrauchen auch Hybrid-Autos (Autos mit gemischten Antriebssystemen) und reine Elektro-Autos Energie. Der Strom, der aus der Steckdose kommt, muss ja erzeugt wer-den. Und die Behauptung, diese Autos wären sauber, weil es nicht (oder weniger) aus dem Auspuff qualmt, aber dafür mehr aus den Kraftwerken, wo man es nicht so sieht, ist Augenwischerei. Erst recht das weitere Setzen auf Atomstrom wäre keine zukunftsichernde Alternative für die Menschheit.

Millionenfacher Chemieabfall künftig ausgemusterter Autos der neuen Kunststoff-Generation, und Millionen zu entsorgende Hochleistungsbatterien werden sogar neue Umweltprobleme schaffen.

Absatzkrise durch Reallohnverlust

Die Zukunft der Automobil-Arbeitsplätze wird aber auch durch einen anderen Effekt bedroht. Einen Effekt, der die genannten Probleme vielleicht sogar zeitweilig verlangsamen und abmildern kann, aber die Automobilkrise trotzdem rasant beschleunigen wird.

Sinkende Massenkaufkraft und Zukunftsangst führen zu Auftragseinbrüchen. Vor und nach der „Abwrack-Prämie“ gingen die Verkaufszahlen in Deutschland drastisch zurück.

Die Absatzprobleme im Binnenmarkt wurden lange Zeit mit hohem Exportüberschuss in andere Länder übertüncht. Sie kommen in Form von Finanzkrisen zurück. Länder mit Wirtschaftsbilanzdefiziten werden faktisch ruiniert.

Seit dem Jahr 2000 sind die Reallöhne in Deutschland um über 9% gesunken. Deutsche Dumping-Löhne verschärfen die internationalen Handelsbilanzunterschiede und damit die Weltwirtschaftskrise.

Die Antwort der Herrschenden in Staat und Wirt-schaft sind erneute „Sparprogramme“. Spar-programme, mit denen die kapitalistischen Staaten den Banken und Spekulanten immer ungeheurere Profite sichern wollen.

Wer aber allein durch Erpressung und politische Machtausübung, also ohne eigene Wertschöpfung, dreistellige Milliardensummen einstreicht, verliert das Interesse an materieller Produktion, schöpft indus-trielle Potenzen nicht aus und entwickelt sie nicht weiter. Auch nicht für neue, sinnvolle Produkte.

So wird die Wirtschaft kaputtgemacht. Die ins Ex-treme gesteigerte staatliche Umverteilung von unten nach oben droht sowohl den Binnenmarkt als auch wichtige Exportmärkte zu zerstören.

Mit erpresserischer Gewalt (wirtschaftlich und zunehmend auch militärisch) wird versucht, Exzesse des sozialen Raubzugs in jeden Winkel der Erde zu tragen. Die kauffähige Nachfrage bricht dadurch erst recht tendenziell zusammen, auch in Export-regionen.

Die Finanzkrise findet ihr Gegenstück in der kapitalistischen Überproduktionskrise auch der Auto-Industrie, die derzeit kapitalistisch gelöst wird. Das heißt, die Kapazitätsvernichtung findet statt, un-kontrolliert, ungesteuert und unabhängig vom Wollen der Akteure.

Es wird eine Frage des Kräfteverhältnisses sein, ob die Konzerne dies auf dem Rücken der Be-schäftigten durchsetzen können, um danach weiter/wieder Monopolprofite zu erzielen, oder ob ein demokratisch kontrolliertes Umsteuern der über-schüssigen Produktivkräfte, entsprechend der gesellschaftlichen Bedürfnisse, durchgesetzt werden kann. Zu diesen gesellschaftlichen Bedürfnissen gehören sinnvolle Produkte ebenso wie Beschäf-tigungen sichernde Produktion.

Wechselwirkung von Kaufkraftvernichtung und Arbeitsplatzvernichtung

Gegenwärtig findet weltweit ein gewaltiges Mono-poly-Spiel statt, in dem die Autokonzerne Markt-bereinigung durch Fusionen betreiben. Immer verbunden mit Kahlschlag an Arbeitsplätzen, an Löhnen, an sozialen Leistungen und erkämpften Rechten für die Beschäftigten in allen Standorten.

Hilflose Betriebsräte und Gewerkschaftsfunktionäre neigen teilweise dazu, dies nach dem Sankt-Florian Prinzip zu tolerieren. Auch von Beschäftigten-Funk-tionären geht teilweise Standortkonkurrenz, Lohn- und Sozialdumping aus. Dadurch wird jedoch kein Problem ge-löst. Im Gegenteil verschärft dieses Zurückweichen die Krise für die Beschäftigten aller Standorte.

Mehr noch als die Auto-Stammebelegschaften kommen Beschäftigte der Zulieferer-Industrie unter Druck, weil Konzernen wie Bosch, Behr, Mahle usw. nicht nur selbst kapitalistische Auswege aus der Krise suchen, zulasten der Beschäftigten. Sondern weil sie zugleich den verstärkten Druck auf die Belegschaften abwälzen, der auf sie selbst von den Autokonzerne ausgeht.

Das alles schreit geradezu nach grundsätzlichen



Alternativen, die aber nicht zu realisieren sein werden, ohne grundlegend an den Macht- und Entscheidungsverhältnissen etwas zu verändern.

Neue Antworten

Es bedarf neuer Antworten für die Verkehrspolitik und die Beschäftigungspolitik. Antworten, die das ökologische Überleben der Menschheit sichern. Antworten aber auch, die den Beschäftigten und künftigen Generationen Arbeit und soziale Sicherheit geben. Antworten, welche die Potenziale an Arbeitskraft und Qualifikation, die gewaltigen Möglichkeiten der modernen Industrie und Infrastruktur, die Produktivkraft, auf Sinnvolles und wirklich Notwendiges lenken.

Verkehrspolitisch sind Grenzen der Automobilisierung sinnvoll und nötig. Vor allem der Schienenverkehr (und was den Güterverkehr betrifft auch die Schifffahrt), ist wesentlich preisgünstiger und umweltschonender.

Es ist nicht sinnvoll, für einzelne oder wenige Personen, die von a nach b wollen, tonnenweise Blech in Form von PKW mit zu bewegen (oder für relativ geringe Gütermengen in Form von LKWs).

Für den Personen- und Güterverkehr können die vorhandenen öffentlichen Verkehrsmittel erheblich mehr genutzt, diese ausgebaut, statt stillgelegt werden. Neue öffentliche Verkehrsmittel sind zu entwickeln.



Darüber hinaus kann der Zwang zur „Kilometerfresserei“ eingeschränkt werden. Es ist z. B. nicht sinnvoll, Arbeitsplätze weit weg von den Wohnungen der Beschäftigten zu konzentrieren, sodass täglich

Millionen Pendler-Kilometer zurückzulegen sind, Millionen Liter Treibstoff verbrannt, Unmengen von CO₂ in die Atmosphäre geblasen werden. Städtebaukonzepte, die z. B. Einkaufszentren in die Wohngebiete holen und nicht lange Anfahrtswege des Einkaufs irgendwo auf der grünen Wiese erfordern, sind ebenfalls notwendig.

Beschäftigungspolitisch ist festzustellen, dass stagnierende Autoproduktion keinesfalls zwangsläufig zu steigender Arbeitslosigkeit führen muss. Fürs Erste wäre eine deutliche Arbeitszeitverkürzung Beschäftigungs sichernd. Sie wäre eine gewaltige Entlastung. Es geht allerdings um eine Arbeitszeitverkürzung bei vollem Lohnausgleich, der die Kaufkraft erhält.

Langfristiger Ausweg ist also nicht Kurzarbeit welche die Konzerne von Überkapazitäten entlastet und durch die Sozialversicherungen (also aus den Kassen der Beschäftigten), und/oder aus Steuermitteln bezahlt wird. Auch nicht sonstige von den Beschäftigten selbst finanzierte Kapazitätsentlastung, durch die kauffähige Nachfrage zerstört wird. Die allgegenwärtige kapitalistische (relative) Überproduktionskrise (relativ, weil der Diskrepanz zwischen Produktivität und Kaufkraft geschuldet) darf nicht



durch Kaufkraftsenkungen weiter angeheizt werden, sonst würde sich der Beschäftigungseffekt einer Arbeitszeitverkürzung gleich wieder aufheben.

Die Beschäftigten der Autoindustrie sind starke, gut organisierte und kampferprobte Abteilungen der Arbeiterbewegung. Ihre Kraft wird erforderlich sein, um die richtigen gesellschaftlichen Alternativen zu entwickeln und durchzusetzen. Schon deshalb wäre ein fatalistisches Hinnehmen der massenhaften Liquidierung ihrer Arbeitsplätze grundfalsch. Der Kampf um jeden Arbeitsplatz heute steht nicht im Gegensatz zu den Forderungen nach sinnvoller Produktkonversion für die Zukunft. Im Gegenteil, angesichts der gesellschaftlichen Machtverhältnisse bedingt das Eine das Andere.

Die Automobilkonzerne haben jahrzehntelang Maximalprofite eingefahren. Sie haben durch Automatisierung und Rationalisierung zigmillionen Lohnkosten eingespart. Sie haben Senkung der Lohnstückkosten hierzulande, unter das Niveau in Entwicklungsländern durchgesetzt. Sie können Arbeitszeitverkürzung und Lohnerhöhungen bezahlen.

zeuge. 2007 betrug der Anteil derselben, an allen diesem Jahr in Deutschland neu zugelassenen PKW deutlich mehr als die Hälfte, nämlich 62 %. Es handelt sich hier also um eine staatliche Absatzförderung gewaltigen Ausmaßes.

Für Profitsicherung ist nichts zu teuer, aber die Menschen werden arbeitslos gemacht, weil sich die Finanzierung sozialer und ökologischer Aufgaben „nicht rechnet“. Die Konzerne und Banken, die Spekulanten, die Großkonzerne, haben kein Interesse an notwendigen Menschheitsaufgaben. Die Lösung sozialer Probleme ist für sie hinausgeschmissenes Geld.

Privatkapitalistische, staatsmonopolistische Verwertungsstrategien stoßen immer mehr auf Grenzen der gesellschaftlichen Existenzbedürfnisse.

Wo das Kapital herrscht wird der Profit zum Maßstab aller Dinge.

Wo der Profit Maßstab aller Dinge ist kommen menschliche und gesellschaftliche Werte und Maßstäbe unter die Räder. Weil das Kapital kein (Verwertungs-) Interesse hat, muss sich die Gesellschaft den Luxus leisten, dass viele Millionen arbeitsloser Menschen daran gehindert werden, zu tun, was dringend erforderlich wäre. Auch in reichen Ländern werden sie massenhaft ins Elend gedrängt.

Krisenbewältigung auf kapitalistische Art (Kapazitätsvernichtung, bei gleichzeitiger Verschärfung der Diskrepanz von Produktivität und Kaufkraft) schafft nur die Voraussetzung dafür, dass neue, noch tiefere Krisen erzeugt werden.

Demokratisch, durch eine Veränderung des Kräfteverhältnisses erzwungene Umlenkung der Produktivkräfte für gesellschaftlich notwendige Aufgaben ist dringend nötig.

Aber auch solche Erfolge, wenn sie denn erzielt werden können, werden immer wieder aufs Neue, an die Grenzen der kapitalistischen Verwertungsinteressen stoßen, solange diese Wirtschaft und Gesellschaft dominieren.

Die Probleme summieren sich auf.

Die Finanzkrise und die Folgen ihrer imperialistischen Bewältigungsstrategie tragen den Krisenbazillus in die entferntesten Winkel der Erde.

Die allgemeine kapitalistische Überproduktionskrise verschärft sich selbst, weil sie die kauffähige Nachfrage immer weiter zerstört.

Die auch ökologisch bedingte Krise „des wichtigsten Wirtschaftsmotors“, der Autoindustrie, wird nicht mit sinnvoller Produktkonversion beantwortet, sondern mit blind wirkender Kapazitätsvernichtung. Unabsehbare wirtschaftliche und soziale Folgen belasten die Gesellschaft.

Darüber hinaus machen die Autokonzerne ihren ganzen Einfluss geltend, um auch künftig hohe Exportüberschüsse zu erzielen und somit eine wesentliche Ursache der Finanzkrise fortzusetzen.

Das alles verdichtet sich zu einem „Gordischen Knoten“, dem mit einzelnen Reformen nicht mehr beizukommen sein wird.

Es geht um die Befreiung der Gesellschaft überhaupt, von einer Logik, in der der Profit der Maßstab aller Dinge ist.

Weil das Kapital die Gesellschaft sabotiert, muss es abgeschafft werden.

Der einzige Luxus, den wir uns nicht leisten können, sind die kapitalistischen Eigentums- und Machtverhältnisse.

Danach ist alles machbar.

Sozial is muss



Zum weiterlesen:

LINKS GEGEN STUTTGART 21

www.bahn-fuer-alle.de

www.bei-abriss.aufstand.de

www.fluegel-tv.de

www.gegenlicht21.de

www.gewerkschaftergegenS21.de

www.jungewelt.de

www.kopfbahnhof-21.de

www.parkschuetzer.de

www.unsere-stadt.org

LINKS ZUR DKP

www.dkp-bw.de

www.dkp-stuttgart.org

www.kommunisten.de

www.unsere-zeit.de

Lob des Kommunismus

Er ist vernünftig, jeder versteht ihn. Er ist leicht.

Du bist doch kein Ausbeuter, du kannst ihn begreifen. Er ist gut für dich, erkundige dich nach ihm.

Die Dummköpfe nennen ihn dumm, und die Schmutzigen nennen ihn schmutzig. Er ist gegen den Schmutz und gegen die Dummheit.

Die Ausbeuter nennen ihn ein Verbrechen. Aber wir wissen: Er ist das Ende der Verbrechen. Er ist keine Tollheit. Er ist nicht das Chaos, sondern die Ordnung.

Er ist das Einfache, das schwer zu machen ist.

Bertolt Brecht

Impressum:

Herausgeber: DKP Stuttgart,
Reinsburgstr. 178a, 70 Stuttgart

Bestellung und Kontakt: info@dkp-stuttgart.org

Telefon und Fax: 0711 6599900

Auflage: 2.500 Stück

V.i.S.d.P.: B. Blach

Spendenkonto: DKP Stuttgart
Konto: 2078906
BLZ: 60050101
BW - Bank

Quellen für Teil 2: wikipedia.de, stuttgart-21-kartell.org, „Stuttgart 21 – oder: oder wem gehört die Stadt“, Hrsg. Stocker, u.a.; Stand Januar 2011

Bildnachweis:
wikipedia.de: 1; parkschuetzer.de: 2, 13, 22, 23, 25, 31, 40; flickr.com, robin wood: 24, 30; flickr.com, Jonathan Giroux: 4; flickr.com, andybooHH: 14; kommunisten.de: 6, 10, 24, 25; Gerald Starke und fluegel.tv bzw. Günther Ahner und fluegel.tv: 8,9, 12, 12, 18, 21, 22, 23, 26, 32, 36, 37, 42, 44



liebe barufsdemonstranten, liebe modernisierungsverhinderer, liebe querulanten,
liebe event-protestierer, liebe rentner, liebe kommunisten, liebe ewiggestrige,
liebe wutbürger - liebe träger des wortes des jahres 2010 !

ganz deutschland hat sich inzwischen von uns anstecken lassen -
weltweit wird über den "stuttgarter protest",
"den schwäbischen widerstand" geredet, gestritten und diskutiert.
er steckt an, animiert und inspiriert -
weil der streit um S21 für so viel mehr steht als nur für S21 !
es ist auch - wie die agenda 2010 es war !
ein kampf um die beschaffenheit unserer gesellschaft,
ein kampf darum, wie unser gemeinwesen in der zukunft aussehen soll !
es geht also um nicht weniger - als um alles !
gegen ein auf egoismen beruhendes wirtschaftssystem -
dass das gemeinwesen ausbluten lässt !
gegen die drohende privatisierung weiter teile der öffentlichkeit !

und diese grundsätzlichkeit, diese repräsentanz,
hat uns 2010 mit teilweise über 100.000 demonstranten
die kraft und die energie gegeben, einen solchen druck auszuüben,
dass wir am ende des jahres die sogenannte schlichtung
und den sogenannten untersuchungsausschuss erstritten haben !
wir haben die projektbefürworter zur beweispflicht gezwungen !

und kam der hammer - der schlichterspruch des orakels geißler.
heiner geißler wird ja von einigen immer noch
als der weise vermittler, der entschärfer eines sozialen konflikts gefeiert...
zitat "wir danken heiner geißler für seine intensiven bemühungen !"
ich muss ganz ehrlich sagen, ich kann das nicht mehr hören !
ich empfinde geißlers orakelspruch
als zynisch, inkonsequent und als inhaltlich völlig unbegründet !
ich würde ihn eher heiner, den scheinheiligen nennen !
es gab im verlauf der gesamten schlichtung - bei jeder art von objektiver betrachtung ! -
keinerlei sachlichen grund dafür festzustellen,
dass der bau eines tiefbahnhofs das überzeugendere projekt sein würde !

unsere zweite forderung aber ist die wichtigste.
wir fordern nach wie vor, immer dringender und energischer
eine direkte demokratische entscheidung über S21 !
es soll aber keinen volksentscheid geben, so der schlichterspruch.
heiner geißler schiebt die schuld auf die verfassung,
wenn er sagt, es gäbe für einen volksentscheid
zitat "keine chance der realisierung" und wenn er sagt
"die landesverfassung gibt das nicht her"
dann ist das ganz einfach die unwahrheit !

wahr ist, dass die stadt stuttgart
die bürgerinnen und bürger zu S21 befragen kann !
ganz einfach befragen !
keine umständliche verfassungsänderung anstrengen,
die viel zu lange dauern würde,
sondern die durchführung einer einfachen be-fragung muss stattfinden !
die politiker können vorab erklären,
dass sie sich an das ergebnis der befragung halten,
dass sie das votum akzeptieren,
und daraufhin einen entsprechenden beschluss
im gemeinderat fassen werden.
vergleichbares könnte - so das dann noch ansieht -
zum thema neubaustrecke landesweit
und dann im landtag gemacht werden.

liebe freunde, liebe freundinnen
wir haben recht !
jetzt müssen wir nur noch recht bekommen
ich wünsche uns allen ein erfolgreiches widerstandsjahr 2011 !
immer noch und jetzt erst recht :
oben bleiben !
volker lösch, 10.1.2010