

Nr. 10	Antragsteller und Antrag/Entschließung	Empfehlung Antragskommission	Entscheidung der Konferenz
-----------	---	---------------------------------	-------------------------------

DGB-Regionsvorstand Nordwürttemberg
Kein Stuttgart 21

**Annahme als Material
an Bezirksvorstand**

Annahme	<input checked="" type="checkbox"/>
Ablehnung	<input type="checkbox"/>
Annahme als Material	<input type="checkbox"/>
Erledigt d. Annahme von Antrag/ Entschließung	_____

Die DGB-Bezirkskonferenz möge beschließen:

Der DGB lehnt den geplanten Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs zu einem unterirdischen Tiefbahnhof ab. Stattdessen soll zügig die Modernisierung des bestehenden Kopfbahnhofs sowie der Neubau der Strecke Stuttgart – Ulm angegangen werden.

Der DGB tritt dem Bündnis gegen Stuttgart 21 bei und unterstützt dessen Aktivitäten.

Begründung:

Ein ignoriertes Bürgerbegehren mit 67 000 Unterschriften, etliche Umfrageergebnisse und vor allem die stark von Stuttgart 21 geprägten Gemeinderatswahlen im Juni 09 haben gezeigt, wie stark der Widerstand gegen dieses Projekt in breiten Teilen der Bürgerschaft und sicher auch bei den ArbeitnehmerInnen ist. Schon jetzt beteiligen sich viele GewerkschafterInnen und gewerkschaftliche Gliederungen am Protest gegen Stuttgart 21. Hierfür gibt es viele Gründe:

Tiefbahnhof ein Milliardengrab

Längst gehen auch S 21 Befürworter von 4,5 Mrd. Gesamtkosten aus, statt der ursprünglich geplanten 3,1 Mrd. Der Bundesrechnungshof, der für seriöse Prüfungen bekannt ist, geht von 5,3 Mrd. aus. Zwei Gutachter, die auch die Kostenexplosion des Münchner Transrapids richtig vorherberechnet hatten, erwarten mindestens 7 Mrd. Damit wird über Jahre das Geld für landesweit wichtige, seit langem überfällige Bahnprojekte fehlen, wie z.B. die Elektrifizierung des Südbahn zwischen Ulm, Friedrichshafen und Lindau oder der Ausbau der Gäubahn Richtung Süden. S 21 bindet 650 Mio. Mittel für den Öffentlichen Personennahverkehr. Im Land und in der Landeshauptstadt, die über allerlei Vor- und Umwegfinanzierung mit über einer Mrd. an S 21 beteiligt ist, wird der Spardruck noch stärker werden. Geld für wichtige bildungspolitische, soziale oder Infrastrukturvorhaben wird fehlen, weil die Milliarden für das Prestigeprojekt S 21 vergraben werden.

Nr. 10	Antragsteller und Antrag/EntschlieÙung	Empfehlung Antragskommission	Entscheidung der Konferenz
-----------	---	---------------------------------	-------------------------------

S 21 Konjunkturprogramm? Von wegen!
 Angesichts des Projektvolumens müssten die Arbeiten europaweit ausgeschrieben werden. Aus anderen Großprojekten, z. B. der Stuttgarter Messe, wissen wir, dass dann oft Großunternehmen zum Zuge kommen, die Dumpinglöhner einsetzen und mit Subunternehmen arbeiten, denen sie die Bedingungen diktieren können. Während das Gros der Aufträge bei S 21 als Konjunkturprogramm für die Krise viel zu spät käme, würden bei einer Modernisierung des Kopfbahnhofs sukzessive und kurzfristig kleinere Bauabschnitte gestartet werden können.

S 21 Verschlechterungen im Berufsverkehr
 Stuttgart ist ein Wirtschaftszentrum mit großer regionaler Ausstrahlung. Jeden Morgen pendeln Hunderttausende KollegInnen zur Arbeit in die Stadt und später wieder nach Hause. Sie sind auf eine optimale Vertaktung im Regionalverkehr und mit dem Fernverkehr angewiesen. Bei einem Tiefbahnhof mit nur noch 8 statt 16 Gleisen ist eben dies nicht mehr möglich! Die Planer von S 21 wollten ein Prestigeprojekt für die Bahnprivatisierung oder sie mögen einen fiktiven Geschäftsreisenden von Paris nach Budapest vor Augen gehabt haben (dessen Reisezeit sich im übrigen durch die Neubaustrecke und nicht durch den Tiefbahnhof verkürzt), an die ArbeitnehmerInnen in der Region haben sie jedenfalls nicht gedacht!

...und am Wochenende zur Oma oder ins Grüne?
 Für die nächsten fast 10 Jahre würde die Reise beginnen mit einer Großbaustelle: Lärmbelastung, Staus, Umleitungen, unterbrochenen Stadtbahnlinien, Zwischenverkehre mit Bussen etc. Und wenn S 21 dann mal fertig gestellt sein sollte, würde es bedeuten: über etliche Rolltreppen und Aufzüge erstmal in den Keller, bevor die Reise losgeht. Auf engen Bahnsteigen schnell in den Zug, denn der muss bei nur acht Gleisen schnell wieder raus, um den nächsten Platz zu machen. Und was wenn man mit mehreren Kindern, mit Rädern oder in einer Gruppe raus will ins Grüne? Oder wenn man RollstuhlfahrerIn ist? Dann wird's eng, hektisch und ungemütlich in der Tiefe.

Es gibt noch viele weitere Gründe
 Was die ArbeitnehmerInnen wie alle BürgerInnen ärgert: wir wollen nicht, dass der Schlossgarten über viele Jahre zur Großbaustelle wird, wir wollen nicht, dass

Nr. 10	Antragsteller und Antrag/EntschlieÙung	Empfehlung Antragskommission	Entscheidung der Konferenz
-----------	---	---------------------------------	-------------------------------

der Hauptbahnhof (Bonatzbau) ein weltweit angesehenes Baudenkmal, verstümmelt wird, die KollegInnen von der Feuerwehr warnen vor den Brandrisiken bei unnötig langen und auch noch steilen Tunnelbauten ohne ausreichend Querstollen, auch ArbeitnehmerInnen wollen nicht, dass 250 teils über 100 Jahre alte Bäume gefällt und unsere einzigartigen Mineralquellen gefährdet werden.

Die Entscheidung ist offen

Das S 21 längst gelaufen sei, ist eine Zweckbehauptung der Befürworter, mit der sie den Widerstand gegen das Projekt entmutigen wollen, glücklicherweise bisher ohne Erfolg. Die Verträge können bis Ende des Jahres gekündigt werden und Bahnchef Grube hat schon signalisiert, dass er bei einer (ziemlich sicheren) Kostenüberschreitung von 4,5 Mrd. € aussteigen werde. Damit würde wahrscheinlich vielen Verantwortlichen ein Stein vom Herzen fallen, die längst begriffen haben, dass dieses Projekt nicht beherrschbar und in Krisenzeiten nicht mehr finanzierbar und vermittelbar ist. Das Aus für den Transrapid in München kam auch erst fast ein Jahr nach der Vertragsunterzeichnung.