



Positionspapier der IG Metall Region Stuttgart zu Stuttgart 21

1. Die Notwendigkeit des Ausbaus des Schienenfernverkehrs als ökologisch und energieeffiziente Alternative zur Strasse und Luft ist unbestritten. Investitionen in staatliche Infrastrukturen sind hier sinnvoll. Dies gilt auch für die Einbindung von Karlsruhe/Mannheim – Stuttgart – Ulm ins europäische Fernverkehrsnetz.

Beide zur Diskussion stehende Konzepte: S 21 und K 21 haben das Ziel eines zukunftsfähigen Ausbaus des Schienenfernverkehrs in Baden-Württemberg. Daher ist der Bau der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm nahezu bei allen Beteiligten unbestritten. Hier hat der Bund die offenen Finanzierungsrisiken vollständig zu tragen. Er ist für das Schienenfernverkehrsnetz zuständig und an die bestehenden Verträge gebunden.

2. Umstritten und heftig öffentlich debattiert wird nicht das „Ob“ des Bahnprojekts, sondern das „Wie“ der Einbindung des Stuttgarter Hauptbahnhofs. Das beschlossene Planungs- und Finanzierungskonzept sieht den Bau eines unterirdischen Fernbahnhofs vor (S 21). Die Kosten des Projekts S21 belaufen sich nach der jüngsten Kalkulation auf 4,8 Mrd Euro und sind damit deutlich höher als ursprünglich geplant.

Gegner dieses Projekts fordern die Beibehaltung des Kopfbahnhofs (K 21). Hier wird ein kostengünstigeres und leistungsfähigeres Lösungskonzept gesehen, welche aber ein vollständiges neues Planungsverfahren verlangen würde und für das keine aktuelle Kostenkalkulation vorliegt.

Die Diskussion welches der beiden Konzepte die bessere Alternative ist, entzweit die Öffentlichkeit und reicht auch in die gewerkschaftliche Diskussion hinein. Dies ist insbesondere einer fehlenden und unzureichenden Bürgerbeteiligung im Prozess der Entscheidungsfindung geschuldet. Ein Bürgerbegehren mit über 67.000 Unterschriften gegen S 21 wurde einfach ignoriert. Das Projekt wurde verkündet, statt die kritischen Fragen offen zu diskutieren. Dieses Vorgehen zeigt auf, wie wichtig auch in Baden-Württemberg eine weitergehende gesetzlich abgesicherte Bürgerbeteiligung durch Volksbegehren und Volksabstimmung ist.

Zwischenzeitlich ist der Konflikt zunehmend auch symbolisch beidseitig aufgeladen, bewegt die Menschen der Region und lässt sich nicht durch ein einfaches „Weiter so“ des Umsetzungsprozesses ignorieren.

Öffentliche Grossprojekte brauchen gesellschaftliche Akzeptanz. Dies umso mehr, wenn gleichzeitig unter der Überschrift „Haushaltskonsolidierung“ die Bundesregierung einseitig Hartz IV Empfänger und Arbeitslose mit über 30 Mrd. Euro belastet.

Das jetzt formulierte Gesprächsangebot der Projektbetreiber an die Projektgegner ist zu begrüßen, kommt aber angesichts des Planungs- und Umsetzungsstandes sehr spät. Dennoch muss es als Chance ergriffen werden, mehr Rationalität in die Debatte zu bringen.

Dies darf von beiden Seiten keine „Scheinbeteiligung“ sein, sondern muss alle Fragen rings um die Umsetzung des Bahnprojekt beinhalten und zu transparenten Strukturen zukünftiger Bürgerbeteiligung in der Umsetzung des Bahnprojekts führen. Um die Glaubwürdigkeit des Gesprächsangebots zu unterstreichen, sollte für einen vereinbarten Zeitraum ein zeitlich befristetes Moratorium für die Bauarbeiten gelten.

3. In der Bewertung der beiden in der Diskussion stehenden, oder weiterer Konzepte für das Bahnprojekt stehen aus Arbeitnehmersicht folgende Anforderungen in Vordergrund:

→ *Wieviel und in welcher Qualität werden Arbeitsplätze durch das Bahnprojekt geschaffen ?*
Wir fordern hier die unbedingte Einhaltung von Tariftreue, den Ausschluss von prekärer Beschäftigung und freien Zugang der zuständigen Gewerkschaften, auch der IG Metall auf die Baustelle. Weiter ist darauf zu achten, dass regionale Wirtschaft und Handwerk bei der Auftragsvergabe gewichtig berücksichtigt werden.

→ *Welche Konsequenzen hat das Bahnprojekt auf den regionalen Schienenverkehr ?*
Eine Einschränkung der Investitionen oder der Leistungen des ÖPNV darf nicht erfolgen. Auch der ÖPNV muss durch ein besseres Leistungsangebot profitieren. Daher brauchen wir ein mittelfristiges Investitions- und Finanzierungskonzept, dass dies ggf. durch erhöhte Landeszuschüsse sicherstellt. Auch das Land darf bei der Auftragsvergabe an den regionalen Schienenverkehr (Volumen: 8 Mrd. pro Jahr) keine Einschränkungen bei Leistung und Qualität machen.

Einschränkungen für Pendler und andere Nutzer des ÖPNV sind auf ein vertretbares Minimum während der Bauphase zu begrenzen. Dazu bedarf es der rechtzeitigen Information, der Einbeziehung der Nutzer und Beteiligung ihrer Interessensverbände, wie der Gewerkschaften bei Zwischenlösungen (Ersatzfahrpläne, bauliche Veränderungen), transparente und konsequente Prozesse zur Behebung von Problemen und Reklamationen.

→ *Welche Konsequenzen hat das Bahnprojekt auf den notwendigen Ausbau Bahninfrastruktur im Lande ?*

Hier muss sichergestellt werden, dass auch durch eventuelle Mehrkosten es zu keinen Einschränkungen gegenüber der vorliegenden Ausbauplanung entstehen. Die vorgesehenen Investitionsmittel von 41 Mrd. bis 2014 der Bahn, davon ca. 31 Mrd. in Schieneninfrastruktur sind beizubehalten. Der Bund muss seiner vertraglichen Verpflichtung zum Ausbau der Rheintalstrecke bis 2015 nachkommen. Dies gilt auch für Neubau, bzw. Erweiterung der ICE-Trasse Frankfurt – Mannheim und weitere regionaler Ausbauprojekte. (z.B. Friedrichshafen-Ulm, Zürich –Stuttgart)

Weiter muss darauf geachtet werden, dass die Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Güterverkehrs in das Konzept integriert wird.

→ *Welche Konsequenzen hat das Bahnprojekt für den Kommunalhaushalt der Stadt und Region Stuttgart und damit auch für die Finanzierung von Ausgaben in Bildung und Soziales?*

Angesichts der leeren Haushaltskassen der Gemeinden befürchten viele, dass die Mehrbelastung des Bahnprojekts zu Lasten anderer öffentlicher Aufgaben geht. Hierzu darf es nicht kommen. Neben der generellen Forderung der IG Metall nach einem Sofortprogramm zur Stützung Investitionskraft der Kommunalhaushalte und der Erweiterung der Gemeindefinanzierung, bedarf es schlüssiger Modelle der Gegenfinanzierung der Kosten des Bahnprojekts. Die Gegenfinanzierung sollte grundsätzlich durch laufende Einnahmen oder Zuschüsse, nicht durch Verkauf kommunalen Eigentums gewährleistet sein. Die Bürger müssen an der städtebaulichen Konzepten zur Flächenverwertung beteiligt werden.

→ *Welche Risiken stecken in der Finanzierung, so dass eine Realisierung des Bahnprojekts gefährdet, oder es zu zusätzlichen Belastungen der Haushalte kommen würde ?*

Es muss sichergestellt werden, dass das zugesagte Investitionsvolumen von Bund und Bahn für Baden-Württemberg nicht verloren geht. Weiter muss gesichert sein, dass das Projekt realisiert und aus Projektrisiken keine zusätzlichen Mehrbelastungen der Landes- und Kommunalhaushalte entstehen.

Wir verlangen, dass diese Fragen und ihre Beantwortung Gegenstand des runden Tisches und der Beteiligung der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer am weiteren Planungsprozess werden. Sie sind Maßstab unserer gewerkschaftlichen Bewertung.

4. Einige Verwaltungsstellen der IG Metall, wie der DGB haben mehrheitlich gegen S 21, aber für den Neubau Stuttgart- Ulm Stellung bezogen, Es ist offensichtlich, dass es wie in der Bevölkerung, auch in der IG Metall unterschiedliche Bewertungen des Bahnprojekts gibt. Sehen die einen hier ein Milliardengrab ansonsten sinnvoller ausgegebener Steuergelder, sehen die anderen darin ein Investitionsprogramm für moderne Verkehrsinfrastruktur das ansonsten für das Land Baden-Württemberg verloren wäre.

Bei der Frage „S 21“ oder „K 21“ geht es um keine Grundsatzfrage, sondern eine Kosten-/Nutzen-Abwägung, deren Bewertung schwierig und nicht im Kernbereich gewerkschaftlicher Interessensvertretung liegt. Daher haben wir darauf orientiert, die individuelle Meinungsbildung der Mitglieder zu respektieren. Dies gilt auch für die Meinungsbildung in Einzelgliederungen. Dies werden wir auch so beibehalten.

Waiblingen, den 7. September 2010

Dieter Knauß
Sprecher
IG Metall Region Stuttgart

Fronackerstrasse 60
71332 Waiblingen
Fon: 07151 / 9526-0
Fax: 07151 / 9526-22
<http://www.region-stuttgart.igm.de/>

