

Stuttgart 21: Das „bestgeplante Projekt aller Zeiten“ in der Krise

Renate Röckenwies, Infomail 662, 29. Dezember 2012

Noch ist nicht wirklich etwas gebaut. Bisher ist vor allem abgerissen und abgeholzt worden. Bewegung gibt es dafür bei den Kostenplanungen. McKinsey veröffentlichte eine Analyse, dass der Neubau des Stuttgarter Hauptbahnhofs 6,8 Milliarden kosten wird.

„Ende der neunziger Jahre bezifferte die Bahn die Kosten für das gigantische Vorhaben in der baden-württembergischen Landeshauptstadt auf rund 2,5 Milliarden Euro. Zwischenzeitlich galten drei Milliarden Euro als realistisch. Und schließlich wurde für eines der größten Infrastrukturprojekte der Republik ein Kostendeckel von 4,5 Milliarden Euro vereinbart. Vom bestgeplanten Projekt aller Zeiten war seitens der Bahn nun die Rede. Was so viel bedeuten sollte wie: Wir haben alles im Griff, noch teurer wird's definitiv nicht. Nun ist klar: Auch die Zahl ,4,5 Milliarden Euro' erfüllt den Tatbestand der Beschönigung.“ (Spiegel online 12.12.12)

„Es geht darum, öffentliche Gelder zur Bedienung von profithungrigem Kapital umzuleiten, auf dass dieses marode System weiter überlebe.“ Dieser ordentliche Sprung um rund 50% kam für alle, die sich kritisch mit S21 befassen, nicht überraschend. Entsprechend fühlten sich viele bestätigt und die Demonstrationen in Stuttgart bekamen im Dezember auch wieder mehr Zulauf. Die Zahl von einigen tausend DemonstrantInnen, die sich nach wie vor wöchentlich auf die Straße begeben, liegt weit unter den Zahlen vor zwei Jahren – dennoch ist es bundesweit ein Phänomen.

Der Ausstieg ist also wieder Thema. Laut Kefer, Technik-Chef der Bahn, und als solcher auch zuständig für das ständige Versagen der S-Bahnen in den Ballungszentren sowie für die Ausfälle der Fernzüge an kalten oder warmen Tagen, wäre das Projekt bei 1,3 Milliarden Mehrkosten gerade noch rentabel.

Die Rentabilitätsberechnungen der Deutsche Bahn AG sind offenbar eine eigene Disziplin. Ohne staatliche Zuschüsse für Netz und Betrieb wäre das Ganze ein höchst defizitärer Laden. Nur mit den künstlich erzeugten Überschüssen kann das Projekt Börsengang überhaupt weiter betrieben werden. Natürlich können auch die 1,3 Milliarden nie allein durch mehr Ticket-Einnahmen eingespielt werden, zumal S21 eine niedrigere Kapazität als der bestehende Hauptbahnhof hätte.

So sollte man Kefers Worte auch nicht als Einstieg in den Ausstieg missverstehen, wie viele in der Bewegung dies tun. Es ist vielmehr der Appell an den Staat und Land, noch mehr Kohle locker zu machen.

Bei S21 geht es jedoch nicht um besseren Verkehr oder eine vernünftigeren Infrastruktur. Es geht darum, öffentliche Gelder zur Bedienung von profithungrigem Kapital umzuleiten, auf dass dieses marode System weiter überlebe – das System, das in Europa und weltweit in einer tiefen Krise steckt, die auch in Deutschland demnächst wieder zuschlagen wird. Das, was Stuttgart kaputt macht, wirkt weltweit oft noch verheerender. S21 ist nur die Stuttgarter Eiterbeule einer weltweiten Pest.

Die Kostensteigerungen gehören zu diesem Projekt wie zur Bankenrettung und zur Griechenland“rettung“: Um den Kapitalismus zu stabilisieren, um über eine längere Zeit die Profitraten hoch zu halten, muss dauerhaft Geld – sofort auf Kosten der Bevölkerung oder zukünftig über Kredite – in die Finanzsphäre gepumpt werden.

„Dass S21 nicht so läuft wie andere vergleichbare parasitäre Projekte, ist der Bewegung gegen S21 zu verdanken.“ Allerdings ist in Stuttgart Eines anders: Dank der politischen Auseinandersetzung und der Existenz einer Massenbewegung läuft das Gaunerstück von Kapital und bürgerlichem Staat nicht mehr so glatt durch. Einige Garanten und Profis für schmierige Spiele wurden verjagt, wie z.B. Mappus. Die CDU ist jetzt mit der verloren OB-Wahl heftig in der Krise. Die SPD, so dilettantisch sie sich um Hilfestellung bemüht, verliert ebenfalls an Boden. Die Grünen mit Ministerpräsident Kretschmann und Oberbürgermeister Kuhn tun jetzt und auch künftig alles, um ihre staatstragende Rolle auszufüllen. Doch das Großkapital weiß schon, warum die Grünen nicht ihre erste Wahl sind. Ein Weiterbetrieb des Projekts müsste mit Zugeständnissen seitens der Bahn erkaufte werden, z.B. bei der Flughafen-Anbindung oder der Gäubahn-Trasse Richtung Zürich.

Diese politischen Schwierigkeiten, die verantwortlich dafür sind, dass S21 nicht so läuft wie andere vergleichbare parasitäre Projekte, sind der Bewegung gegen S21 zu verdanken. Sie sind ein guter Grund, diese Bewegung weiterhin zu unterstützen - und zugleich ihre Illusionen in bürgerliche Politik und parlamentarische Demokratie zu bekämpfen.

Die Krise von S21 zeigt, dass Hoffnungen auf Staat und „die“ Demokratie vergebens sind. Sie zeigt, dass es bei S21 nicht um Verkehrs- oder Umweltpolitik geht und noch nicht einmal um Kostenrechnung oder Betriebswirtschaftlichkeit, sondern schlichtweg um Milliardengeschenke an das Kapital.

Zweifellos müssen die verantwortlichen Manager und Politiker zu Rechenschaft gezogen werden. Ein anderes Verkehrssystem wird daraus jedoch noch lange nicht. Eine Bahn zum Zweck der optimalen Personen- und Güterbeförderung unter umweltverträglichen Vorgaben kann nur unter der Kontrolle der Beschäftigten und BenutzerInnen geführt werden. Das bedeutet aber auch, dass die Lohnabhängigen im Zentrum der Bewegung stehen müssen. Das heißt einerseits Kampf gegen Börsengang und Privatisierung der Bahn, gegen jeden Personalabbau, für Verkürzung der Arbeitszeit ohne Einkommensverlust, bessere Arbeitsbedingungen und einen kräftigen Lohnanstieg gerade für die unteren Lohngruppen. Das heißt auch, die Forderung nach Stopp von S21 mit der Forderung nach einem kostenlosen öffentlichen Nahverkehr zu verbinden - finanziert aus der Besteuerung der Kapitalgewinne und der großen Vermögen. Es bedeutet auch, dass sich die Bewegung nicht auf Demonstrationen beschränken darf, sondern den politischen Kampf in die Betriebe, Unis und Schulen tragen muss, und ihn mit politischen Streiks verbinden muss, wenn sie ans Ziel kommen und nicht auf dem Abstellgleis landen will.