

Rede von **Werner Sauerborn**, Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21, auf der 326. Montagsdemo am 20.6.2016

Neue Dynamik bei S21 – Bahn und Politik wieder unter Druck!

Ihr kennt das sicher: Im Vorbeigehen wird man gefragt: Wie geht's? Kurze Antwort? Lange Antwort? Ich antworte neuerdings immer kurz, vielleicht etwas verkürzt: Mir geht's gut, weil es dem Projekt schlecht geht!

In der Tat: Gute drei Jahre nachdem es kurz vorm Scheitern stand, steckt S21 wieder tief in der Krise – und bundesweit in den Negativschlagzeilen. Selbst der Ausstieg scheint wieder denkbar, wenn auch die Verantwortlichen ihn noch für tabu erklären.

Wir haben allen Grund zu neuer Hoffnung, aber keinen Grund für Übermut. Statt zu spekulieren, lasst uns lieber analysieren, was gerade passiert und überlegen, wie wir diese neue Entwicklung verstärken können.

Ich sehe vier Prozesse, die ineinander greifen und eine produktive Dynamik in unserem Sinne ausgelöst haben:

1. Das Kostendrama

Das Thema hatten wir mit unseren beiden Vieregg-Gutachten angestoßen. Nach außen zeigte sich die DB unbeeindruckt, intern eher nervös. Wohl auf Initiative der SPDlerinnen im DB-Aufsichtsrat wurde u.a. eine Aktualisierung der Kostenrechnung bis zur Juni-Sitzung in Auftrag gegeben. Das ging gründlich schief. Was Kefer da vorlegte, war wieder die alte Masche der Halbwahrheiten und Salamitaktik. Das wurde im Aufsichtsrat und bundesweit in den Medien in der Luft zerrissen. Damit war Kefers Schicksal besiegelt und, als ob man ihn noch demütigen wollte, gab der Aufsichtsrat ein weiteres Kostengutachten bis zur September-Sitzung in Auftrag. Man darf gespannt sein.

Dass die Kostenfrage diese Nervosität ausgelöst hat, liegt auch an der strafrechtlichen Drohkulisse, die allen voran Eisenhart von Loeper so wirkungsvoll aufgebaut hat.

2. Kahlschlag Güterbahn

3000 Stellen will die Bahn im Güterverkehr abbauen, weil sie inzwischen rote Zahlen in Milliardenhöhe schreibt. Auch wenn man erst mal vereinbart hat, nach Kompromissen zu suchen: das Thema ist beileibe nicht vom Tisch. Ursache ist wie bei S21 die verfehlte Bahnpolitik. Wir waren ja bei der Demo der Güterbahnbetriebsräte der EVG, die GewerkschafterInnen gegen S21 und weitere S21-GegnerInnen. Das war keine Show-Veranstaltung. Die KollegInnen waren wirklich wütend und aufgebracht. Selbst Bengalos wurden gezündet. Und sie haben sehr wohl den Zusammenhang zwischen S21 und ihrer Bedrohung gesehen. Das war deutlich spürbar an der Zustimmung zu unseren Transparenten, am Schulterklopfen und am Applaus, als wir von der Bühne von Sabine Leidig begrüßt wurden.

Vor diesem Hintergrund sind offensichtlich auch die EVG-VertreterInnen im DB-Aufsichtsrat auf Distanz zur Vorstandslinie gegangen. Erstmals seit langem wurden auch nach außen Risse im sonst immer so monolithisch wirkenden Aufsichtsrat sichtbar. Mal sehen wie weit das trägt. Jedenfalls sind viele Gesprächskanäle wieder offen.

3. Krise der SPD

Auf allen Ebenen erlebt die SPD einen beispiellosen Niedergang. Verdient, kann man sagen, nach allem was sich diese Partei geleistet hat, nicht nur bei S21. Auf Landesebene steht sie vor einem einschneidenden Führungswechsel. Nils Schmid und Claus Schmiedel sind Vergangenheit, Leni Breymaier, derzeit ver.di Landesbezirksleiterin, wird wohl die neue Führungsfigur. Eigentlich zu schade für diese SPD. Aber auch eine Chance. Was S21 betrifft, ist Leni Breymaier jedenfalls alles andere als eine Befürworterin!

Auf Bundesebene scheint die SPD zu versuchen, ihren Niedergang durch Profilierung in der Großen Koalition zu bremsen. Das zeigt sich gerade in der Außenpolitik und möglicherweise auch in der Bahnpolitik. Jedenfalls ist bemerkenswert, dass die beiden SPD-Frauen im Aufsichtsrat offenbar mit den EVGlerInnen auf Distanz zur Vorstandslinie gegangen sind.

Um diese Entwicklung beurteilen zu können, hier ein kleiner Exkurs – im Sinne „Volkshochschule unter freiem Himmel“ – zur Unternehmensmitbestimmung in Deutschland, einer Nachkriegserrungenschaft. Aus Zeiten also, als das Kräfteverhältnis von Kapital und Arbeit noch ganz anders war:

Aufsichtsräte in Unternehmen mit über 2000 Beschäftigten haben paritätisch besetzte Aufsichtsräte, die den Vorstand einsetzen und kontrollieren sollen. Je 10 VertreterInnen der Arbeitnehmer und 10 der Arbeitgeber bzw. Anteilseigner, also bei der DB des Bundes, heute repräsentiert von der großkoalitionären Bundesregierung. Auf diese Weise sitzen Kirsten Lühmann, MdB aus Celle und übrigens stellvertretende Bundesvorsitzende des Beamtenbundes und Brigitte Zypries, ehemalige Bundesjustizministerin als SPDlerInnen im Aufsichtsrat. Die formale Parität von 10:10 wird aber de facto durch zwei Regeln aufgehoben: Erstens stellt die Anteilseignerseite immer den Vorsitzenden, der im Falle eines Patts ein doppeltes Stimmrecht hat. Und zweitens sitzt auf der Arbeitnehmerseite ein/e VertreterIn der Leitenden Angestellten, die in der Regel mit der Arbeitgeberseite stimmt.

Wenn, wie offensichtlich jetzt geschehen, die SPD-Frauen auf der Anteilseignerseite mit der Arbeitnehmerseite stimmen, kehrt sich das 11:9-Verhältnis in ein 9:11-Verhältnis um. Bisher in den aktuellen Konflikten gar nicht in Erscheinung getreten ist die GDL. Die neben dem Leitenden Angestellten und den 8 EVG-VertreterInnen einen Sitz auf der Arbeitnehmerbank im Aufsichtsrat hat. Mario Reiß war 2013 der Einzige im AR, der gegen den Weiterbau von S21 gestimmt hatte.

Also: deutliche Risse im Aufsichtsgremium der DB, womöglich auch in der Bundesregierung! Wie tief das geht? Mal sehen!

4. Unser Umstiegskonzept ...

... an dem wir seit letztem Sommer arbeiten, ist sehr gut angekommen. Die Strategie war und ist goldrichtig und Euer Applaus zeigt, dass Ihr das auch so seht. Danke!

Selten hatten wir so viele Mikros und Kameras vor der Nase wie bei der Pressekonferenz zu Kostenexplosion und Umstiegskonzept letzten Montag, obwohl wir ja erst einen Zipfel von dem, woran wir arbeiten, preisgeben wollten und konnten.

Verstärkt wurde diese öffentliche Aufmerksamkeit sicher auch, nachdem einige der alten S21-Verfechter allmählich kalte Füße kriegen, weil sich die Engpässe bei S21 nicht mehr weglabern lassen und alle möglichen – meist nicht sonderlich tauglichen, aber auf jeden Fall teuren – Updates gefordert werden.

Mediale Bilanz: das Projekt steckt knöcheltief im (Kosten-)Sumpf, die Gegner hatten in vielem wohl doch recht, bieten konstruktiv Auswege aus dem Schlamassel an, sind gesprächsbereit!

Das Projekt ist angezählt, aber noch ist für die politisch Verantwortlichen eine Diskussion über Ausstieg tabu. Ausgerechnet die grünen Spitzenmänner Hermann und Kuhn gerieren sich in der Krise als Schutzheilige von Stuttgart 21!

Winnie Hermann meint, man müsse wegen der Volksabstimmung weiterbauen. Wie hilflos! Selbst der grünennahe BUND hat heute Position bezogen und sieht nach den jüngsten Offenbarungen „den Geist des Volksabstimmungsergebnisses aus dem Jahr 2011 zunehmend in Frage gestellt. Basis der Abstimmung war das Versprechen der Bahn, das S21-Projekt im zeitlichen und finanziellen Rahmen zu verwirklichen, sowie einen leistungsfähigen auf Verkehrszuwachs ausgerichteten Bahnknoten zu realisieren. Alle Zusagen werden nun schon seit der Volksabstimmung zum 2. Mal nach der Kostenexplosion aus dem Jahre 2013 gebrochen.“

Und Herr Kuhn redete von einem „qualitätvollen Projekt“, das jetzt zu Ende gebaut werden müsse! Wie sich die Zeiten ändern.

Jetzt dürfen wir nicht auf der Zuschauerbank sitzen und warten ob und wie sich die entstandene Dynamik, die wir ja teils selbst ausgelöst haben, entwickelt. Jetzt gilt's!

Und das haben wir uns vorgenommen:

- Die Plan B-Gruppe des Bündnisses ist mit Hochdruck bei der Arbeit an einer Broschüre mit den Vorschlägen. Am Freitag, den **15. Juli** sollen die Ergebnisse im Großen Saal des neu eröffneten Gewerkschaftshauses vorgestellt werden. Dem soll sich eine Gesprächsoffensive in Richtung Aufsichtsräte und Politik auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene anschließen.
- Am Tag darauf, **Samstag, den 16. Juli**, wollen wir uns wieder an eine Samstagsdemo heranzuwagen. Das war ja immer von Publikum und Konzept her was anderes als unsere Montagsdemos. Vielen Dank, Demoteam, dass ihr den Ball aufgenommen habt, wo sowas ja auch mit viel Arbeit, Kosten und Risiken verbunden ist!
- Bis dahin gibt's noch den Lenkungskreis von S21. Er tagt am **30. Juni** am Flughafen, also geschickterweise an einem Werktag vormittags und an einem Ort, wo kaum eine Demo stattfinden kann. Also liebe Kreativabteilungen dieser Bürgerbewegung: dieser Anlass, wo wir vielleicht das letzte Mal Herrn Kefer in seiner uns so vertrauten Funktion erleben werden, darf nicht geräuschlos über die Bühne gehen!
- Und am **7. September** werden wir natürlich vor dem DB-Tower in Berlin auf Stuttgart 21 pfeifen – Demo ist schon angemeldet. Kaum war der Termin raus, hat sich die Berlinreisegruppe wieder gefunden. Die ersten 20 Tickets sind schon gekauft. Selbst die sehr anspruchsvolle Idee eines Sonderzugs nach Berlin ist wieder in der Diskussion. Diesmal sind wir früher dran, können besser und billiger planen und werden sicher mehr!
Kontakt wie die letzten Male auch über Andy Kegreiß (andikeg@aol.com oder markusmeizer@web.de), bzw. am Aktionsbündnisstand oder an der Mahnwache.

Wir sind auf dem Weg nach Oben! Da wo wir und der Bahnhof hingehören! Oben bleiben!

Unterstützerkonto der Parkschrützer: Inhaber: Umkehrbar e.V.
IBAN: DE02 4306 0967 7020 6274 00 / BIC: GENODEM1GLS
Es können keine Spendenbescheinigungen ausgestellt werden.