



„Jobmotor S21“

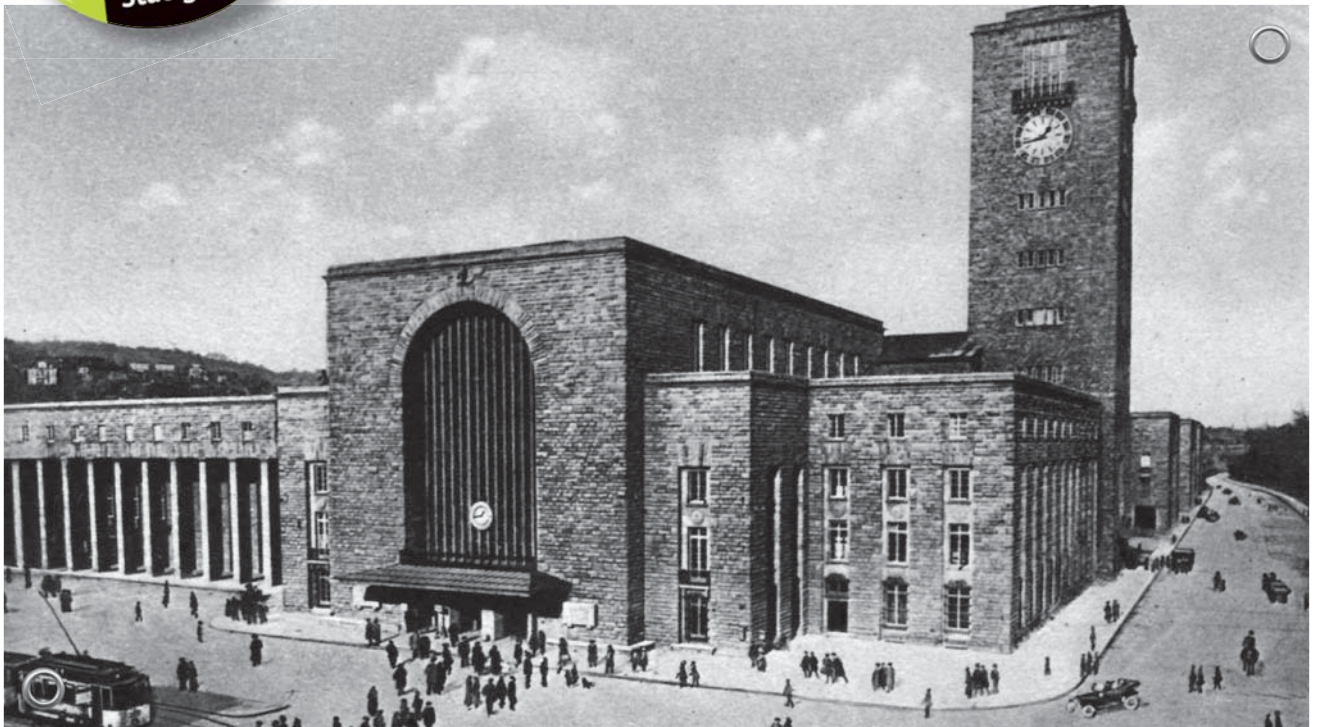
Durchgefallen beim ‚Stresstest Arbeitsplätze‘ des IMU-Instituts

▶▶▶ Seite 04

Leonhardsviertel

kritisch beobachten reicht längst nicht mehr

▶▶▶ Seite 06



## Der Stresstest - eine Mogelpackung und ein Ablenkungsmanöver



Hannes Rockenbauch (SÖS),  
Fraktionsvorsitzender der  
Fraktionsgemeinschaft  
SÖS und LINKE und  
Sprecher des  
Aktionsbündnisses

„Die DB wird erklären müssen, wie es zu dieser Kostenexplosion kam. Ihre bisherigen Verlautbarungen, Stuttgart 21 sei das bestgeplante Projekt Deutschlands hat sich selbst ad absurdum geführt.“  
(Ministeriumsinternes Papier vom 06.11.2009, StZ vom 15.07.2011)

Das bestgeplante Projekt Deutschlands hat sich **ad absurdum** geführt – kein Wunder, dass diese Beamten von der Mappus /Gönner-Regierung ein Redeverbot auferlegt bekamen, wie Arno Luik im Stern schreibt. Halten wir fest: Es ist inzwischen unbestritten, dass die alte Regierung und die Bahn bei den Kosten des Projekts gelogen haben, um die Zustimmung durch die Parlamente zu bekommen. Warum sollen wir der

Bahn bei den anderen Problemfeldern noch glauben?

Mit den Ergebnissen des Geißler-Spruches geht die Bahn genauso um: Sie hat die verabredete Beteiligung des Aktionsbündnisses am Stresstest verhindert. Sie hat uns bis zum 21.07. keinerlei prüfbare Unterlagen zur Verfügung gestellt, alle anderen Behauptungen sind unwahr. Den demokratischen Gedanken eines runden Tisches hat sie ad absurdum geführt. Ich stelle die Bahn als seriösen Verhandlungspartner nach all diesen Erfahrungen grundsätzlich in Frage. Ich frage Herrn Geißler: Findet das Vorgehen der Bahn Ihre Zustimmung? Liegen heute gleiche Ausgangsbedingungen vor? Wo bleibt die Augenhöhe? „Alle Fakten auf den Tisch“ – das war die Forderung im Faktencheck im Oktober 2010 – bis heute sind sie nicht auf dem Tisch.

Die Bahn hat 16 Jahre lang keinen Fahrplan hinbekommen, sie musste beim Faktencheck einen Offenbarungseid ablegen. Nichts, aber gar nichts funktionierte. Sie hätten gebaut, ohne einen funktionierenden Fahrplan! Ist es nicht Erpressung und Überrumpelung,

dass wir nun in wenigen Tagen eine fundierte Analyse des vorgelegten Stresstestes erarbeiten sollen?

Nun behauptet die Bahn von sich selber, sie hätte mit dem Stresstest die Qualifikation bestanden. Boris Palmer hat ihr Vorgehen treffend beschrieben: **„Die Bahn hat beim Hochsprung heimlich die Latte tiefer gelegt und feiert nun einen erfolgreichen Sprung.“** (StZ, 23.07.2011)

Zu Gutenberg hat seine Promotion auch mit Summa cum laude bestanden, aber seine Tricksereien sind aufgefliegen. Und für ihre Tricksereien will die Bahn nun unsere Legitimation, um nach außen den Schein der Demokratie zu wahren. Das ist eine Scheindemokratie, weil es nur um Scheine geht, nämlich wie ein Auftragsvolumen von fast 10 Milliarden für die Baukonzerne und die Banken gesichert werden kann. Dafür kann von uns keine Legitimation erwartet werden.

Eine Scheindemokratie anderer Art ist es aber auch, wenn wir im Rathaus scheinbar gleichberechtigt zusammensitzen, während die Staatsanwaltschaft Hunderte Stuttgart 21 Gegner | Seite 21

! von Seite 1! anklagt, Hausdurchsuchungen stattfinden, um mit Einschüchterung den Widerstand zu brechen. Verurteilungen erfolgen wegen Lappalien – der Betrug und die Trickserien der Bahn bleiben aber ungeahndet. Ist das das **Stuttgarter Demokratiemodell**? Zu diesen ganzen Vorgängen, Herr Geißler, vermissen wir Ihren Standpunkt. Wir werden nach gründlicher Prüfung zu diesem Stresstest Stellung beziehen. Aber: braucht es ihn überhaupt? 49 Züge durch den Tiefbahnhof gequetscht, machen aus Stuttgart 21 kein Zukunftsprojekt. Mit 49 Zügen soll legitimiert werden

- dass der Schlossgarten zerstört wird
- dass Warte- und Reisezeiten verlängert werden und der Nahverkehr sich verschlechtert
- dass kein Integraler Taktfahrplan wie in der Schweiz verwirklicht werden kann
- dass ohne seriöse Planungen jetzt Aufträge vergeben werden
- dass trotz Sicherheitsmängeln Tunnel gebaut werden sollen
- dass im Schlossgarten die doppelte Grundwassermenge abgepumpt wird und die Mineralquellen gefährdet werden
- dass angesichts des Klimawandels die besonders wichtige Frischluftschneise des Gleisvorfeldes zugebaut wird
- dass ein Baudenkmal und mit ihm ein Teil unserer Identität zerstört wird
- und nicht zuletzt: dass die Schnellbahntrasse keinen Güterverkehr bewältigen kann und unrentabel ist

Ihre 49 Züge sind für die Bahn AG ein scheinbarer Königsweg zum Weiterbauen, eine Hilfskonstruktion für den Profit. Dieser Königsweg offenbart nun die

Sackgasse, in der die Bahn sich befindet. Egon Hopfenzitz hat dargelegt, dass der modernisierte Kopfbahnhof 54 Züge plus 30% schaffen kann, da wären wir bei 70 Zügen. Der bestehende Stuttgarter Kopfbahnhof wies bereits vor 42 Jahren im Berufsverkehrs - in eben der Stunde von 7 bis 8 Uhr - eine Kapazität nach, die um 40% über der heutigen Leistung liegt. Ich halte fest: Schon vor 42 Jahren war seine Kapazität somit größer als alles, was im „Stresstest“ für S21 als Maximum behauptet wird! Statt für die Verschlechterung mit Stuttgart 21 noch 5 Milliarden Euro, oder 7 Milliarden Euro, oder 10 Milliarden Euro zu investieren, müsste man nur die Zulaufstrecken für K21 zum heutigen Bahnhof ausbauen!!! Aber man will ja lieber Milliarden verschwenden. Denn jede Milliarde, die S21 mehr kostet, ist eine Milliarde mehr für die Herrenknechts dieser Welt.

> Ich halte fest: Der alte Kopfbahnhof hat über Jahrzehnte den Stresstest in der Praxis bestanden, der Stresstest ist im Vergleich damit durchgefallen, ohne dass wir ihn prüfen müssten. Mein Fazit: Die Bahn AG hat jetzt endgültig Ihr Pulver verschossen. Der Stresstest war ihr letztes Argument, das tagtäglich vom bestehenden Bahnhof widerlegt wird. Und für die Legitimation dieses Stresstestes geben wir nicht die Kulisse ab. Eine einfache Frage: Warum brauchen wir einen neuen Bahnhof, wenn der Bestehende besser ist?

> Aber: wir sind dafür, dass K21 gebaut wird. Milliarden können sinnvoll ausgegeben werden, für die Modernisierung des Kopfbahnhofes mit einem Verkehrskonzept der Zukunft, dem integralen Taktfahrplan nach Schweizer Vorbild

und der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Dieser letzte Aspekt wird ja völlig ausgeklammert, besonders bei der Diskussion um die Neubaustrecke.

> Lassen Sie mich zusammenfassen: **Ad absurdum** geführt ist nicht nur der Stresstest. Ein Stresstest ohne Stress, basierend auf heruntergerechneten 37 Zügen statt von 54 möglichen des Kopfbahnhofes: 54 Plus 30 Prozent, damit muss sich S21 vergleichen. **Ad absurdum** geführt sind die Kosten des Projekts. Mit falschen Angaben wurden die Parlamentsbeschlüsse, auch die des Stuttgarter Gemeinderats, erschlichen. Selbst die CDU-Landesregierung ließ die Bahnangaben intern auf „arglistige Täuschung“ überprüfen. **Ad absurdum** geführt ist damit die demokratische Legitimation von Stuttgart 21.

**Ad absurdum** geführt ist durch den Kostenbetrug auch das angebliche Baurecht, zumal für einige Bauabschnitte noch nicht einmal eine Planfeststellung vorliegt.

**Ad absurdum** geführt sind die Beteuerungen und Gefälligkeitsgutachten, alle Sicherheitsfragen seien überprüft. Herrn Azers Liste mit 121 Risiken hat die Bahn geheim gehalten, die Folgen der Verdoppelung der Grundwasserentnahme sind nicht untersucht, die Sicherheitsauflagen für Tunnelbreiten, Gefälle der Bahnsteige im Tiefbahnhof, die Notfallszenarien werden ausgeklammert.

**Ad absurdum** geführt sind alle ökologischen Aspekte, die durch den Klimawandel für Deutschland und Stuttgart beachtet werden müssen: S 21 und die Neubaustrecke verhindern mehr Kapazitäten für den Güterverkehr und gefährden das Stadtklima. | Seite 3 |



© Kostas Koufogiorgos

I von Seite 21 Die bisherige Geheimhaltungspolitik von Regierung und Bahn hatten das Ziel, das Projekt zu retten. Ihre bisherige Strategie: Statt Augenhöhe – Augenwischerei. Statt Fakten klären – vollendete Fakten schaffen.

> Deshalb fordere ich alle Fakten auf den Tisch:

1. Wir fordern einen vergleichenden Stresstest zwischen S21 und dem modernisierten Kopfbahnhof unter unserer Beteiligung. Dieser Stresstest ist aber nur ein Aspekt unter vielen.

2. Wir fordern weiter die Einbeziehung aller Aspekte: der städtebaulichen, finanziellen, ökologischen und kulturellen Aspekte. Alle diese Aspekte berücksichtigt K21, im Positiven. K21 ist ein Projekt, von dem bereits 85% gebaut sind. Es ermöglicht eine Weiterentwicklung unserer Stadt und eines zukunftsfähigen Verkehrs.


> Zum Schluss: wäre Stuttgart 21 wirklich ein Jahrhundertprojekt, eisenbahntechnisch ein solcher Wurf wie der jetzige Bahnhof Anfang des 20. Jahrhunderts, wenn S21 wirklich die Anforderungen der nächsten 150 Jahre erfüllte, dann käme es wirklich nicht auf eine Milliarde Euro an.

Wenn Stuttgart 21 tatsächlich Weichen in eine bessere Zukunft stellen würde, könnte es viel kosten. Da hätten wir nichts einzuwenden. In die Zukunft der Erde, unserer Kinder und Enkel, das Aufhalten des Klimawandels, der Verhinderung weiterer ökologischer Katastrophen, dafür müssen Milliarden investiert werden. Das ist eine Überle-

bensfrage. Das Feilschen um die Kosten und den Stresstest lenkt tatsächlich von dieser Hauptfrage ab, und soll es auch. Der Klimawandel, der Infarkt auf den Autobahnen, die Umweltschädigungen durch den Luftverkehr, der Landverbrauch durch die Straßen erfordert eine Verkehrsstruktur weg von Auto, LKW-Verkehr und Flugzeug hin zur Schiene und eine intelligente Vernetzung aller Systeme. Aber Stuttgart 21 blockiert diese Entwicklung. Stuttgart 21 bringt kurzfristigen Profit für die Baukonzerne und sichert den Absatz der LKW- und Autoindustrie ab. Stuttgart 21 entzieht nicht nur dem Schienenverkehr in ganz Deutschland das Geld und schafft mehr Flugverkehr, sondern es ist für Stuttgart eine Katastrophe. Dazu nochmals die Stichworte Gefährdung der Mineralquellen, 121 geheimgehaltene Risiken, Abholzung des Parks, Versiegelung der Frischluftzone, 15 - 20 Jahre Baustelle. Mit der Verengung der Diskussion auf die Kosten und den Stresstest werden auch die Fragen integraler Taktfahrplan, Verbesserung des Regionalverkehrs und Ausbau des Güterverkehrs aus dem Blickfeld genommen. Die Stresstestdebatte ist ein Ablenkungsmanöver vom gescheiterten Gesamtprojekt. Ich erwarte von der Landesregierung, dass sie dieses nachhaltige Verkehrsprojekt, für das K21 steht, propagiert und damit den demagogischen Botschaften der Bahn den Boden entzieht. Nichts regt den Schwaben mehr auf, als wenn er betrogen wird. Wir leben nicht im Mappus-Land, dessen Fortbestand sich die Bahn wohl gewünscht hätte, sondern in einem Land, in dem der Geist von Schiller und Schubart in Hunderttausenden lebt. Und mit diesem Geist werden wir Stuttgart 21 verhindern. Oben bleiben!

## Machenschaften der DB – Tabuzone für Ermittler?

Was ist das für ein Gefühl? Wir wissen, auf Demos und Veranstaltungen werden wir von verdeckten Ermittlern ausgespäht, Diskussionen werden mitgehört, ganz in der „Horch, Guck und Greif“-Tradition der Stasi. Im Protokoll eines Koordinierungsgesprächs im Umweltministerium vom 23.06.2010 heißt es: „Das Polizeipräsidium Stuttgart bildet aktuell zwei ehemalige, zivile Aufklärer der BFE (Beweissicherungs- und Festnahme-Einheit) für die Erkenntnisgewinnung im linken Bereich aus. In keinem Fall darf aber der Duktus der Überwachung von bürgerlichen S21-Gegnern aufkommen.“ Zu Deutsch: die Spitzelerei darf nicht rauskommen.



**PRIVATE  
PROPERTY  
CREATED  
CRIME**

Postkarte von Jenny Holzer

Agent Provocateurs gibt es bei uns nicht, beteuert die Polizeiführung. Anfang 2011 wurde in Heidelberg der verdeckte Ermittler Simon Bromma enttarnt, der im Bereich der sogenannten „Antifa“ eingesetzt war und kräftig Aktionen anheizte. Beim Nato-Gipfel in Straßburg war der Agent Provocateur Mark Kennedy im Auftrag der Landesregierung am Werk. Laut Süddeutscher Zeitung soll er Straftaten begangen und zu militanten Einsätzen aufgefordert haben: „Der verdeckte Ermittler soll mit den Bundesländern Baden-Württemberg, Mecklenburg-Vorpommern und Berlin vertragliche Vereinbarungen getroffen haben“ (SZ, 27.01.2011).

Wo bleiben jetzt die Ermittler, um den Milliardenbetrug der Bahn aufzudecken? Nichts anderes als eine kriminelle Handlung war es, wenn die Parlamente über die Kosten von Stuttgart 21 von der Bahn angelogen wurden, um das 10 Milliarden-geschäft an Land zu ziehen. Und was sollen wir von den Politikern halten, die jetzt nicht wegen Betrugs ermitteln lassen, sondern nachträglich die erschlichenen Parlamentsbeschlüsse rechtfertigen? Oder liegt hier bei einigen Beihilfe zum Betrug vor? Da müsste man ja gegen sich selbst ermitteln lassen.

**„Seit Hölderlins letzten Lebensjahren im Turm hat kein Tübinger mehr derart verwirrt dahergeredet“,**

FDP-Rülke über die Kritik Palmers am Stresstest (StZ, 23.07.2011)

**Es lebe der „wirre“ Hölderlin, nach über 200 Jahren verehrt als Vertreter der deutschen Hochkultur.**

**Es lebe der „wirre“ Boris Palmer, seine gescheiterten Analysen sind allseits geachtet.**

..... aber wer ist Hans-Ulrich Rülke?



## „Jobmotor S21“:

Durchgefallen beim ‚Stresstest Arbeitsplätze‘ des IMU-Instituts



Thomas Adler (DIE LINKE),  
Stadtrat SÖS und LINKE  
und Betriebsrat im Daimler-Werk Untertürkheim

Am 20.07.2011 hat das renommierte IMU-Institut eine Untersuchung vorgestellt, die die Behauptung der S21-Befürworter, S21 sei ein ‚Jobmotor für die Region‘ auf den Prüfstand stellt. Die präsentierten Ergebnisse haben es in sich: das Mantra vom ‚Job-Motor S21‘, seit den 90er Jahren ständig wiederholt, erweist sich als Phantom. Das IMU-Institut erstellt seit vielen Jahren mit IHK, Verband Region Stuttgart, Handwerkskammer und IG Metall den „Strukturbericht Region Stuttgart“. Es will ausdrücklich nur den „[...] Versuch einer Versachlichung der Diskussion um die Beschäftigungswirkungen von S21“ machen. Gerade vor diesem Hintergrund fällt das Untersuchungsergebnis für die S21-Befürworter geradezu desaströs aus.

Schon der Anfang der Geschichte vom „Job-Motor“ erweist sich als Täuschungsmanöver von S21-Parteien und S21-Kommunikationsbüro. Denn wer nicht täuschen, sondern seriös argumentieren will, dürfte nur von Gewerbeflächen reden, wo Arbeitsplätze entstehen könnten. Der dürfte auch das A1-Gelände nicht mitrechnen, das unabhängig von S21 bebaut

wird. „Stuttgart21 schafft also nicht Platz für 24 000, sondern für etwa 2 500 Arbeitsplätze – und allein durch die Flächen noch keinen einzigen neuen Arbeitsplatz“, so die IMU-Untersuchung. Zusätzlich geschaffen würden die meisten auch nicht, sondern allenfalls aus anderen Regionen Baden-Württembergs abgezogen. Aktuell versucht OB Schuster, den Stuttgartern den Tunnelbahnhof durch familien-, kinder- und umweltfreundliche Bauungsvarianten für das Rosensteinviertels schmackhaft zu machen. So eine ungewohnte Priorität fürs Wohnen würden wir uns ja überall in der Innenstadt wünschen. Aber wären die Rosenstein-Diskussion nicht bloß ein Fliegenfänger, sondern ernst zu nehmen, dann würde das die vom IMU errechneten potentiell mög-

lichen 2500 Arbeitsplätze noch weiter reduzieren!

Wer nicht versucht, mit Phantomzahlen zu blenden, muss auch bei all den andern angeblichen Arbeitsplatzschaffenden Faktoren drastische Abstriche machen. So reduziert sich der behauptete „städtebauliche Effekt“ von 2 600 auf 500 Arbeitsplätze – auch die sind nur potentielle Möglichkeiten und keine sichere Bank. 1 700 Arbeitsplätze wurden einer schnelleren Erreichbarkeit Stuttgarts zugeschrieben. Was an sich schon fragwürdig, aber zu rund 70% auf die Neubaustrecke, nicht auf S21 zurückzuführen wäre. Von 1 700 Jobs blieben also allenfalls 500. Auch hier bleibt die Frage: sind das nicht „Kannibalisierungseffekte“ zu Lasten des Umlandes?

Alles zusammengezählt, alles seriös nachgerechnet, schrumpft der angeblich so leistungsstarke Job-Motor S21 von 24 000 Arbeitsplätzen zusammen auf höchstens 1 000 in Stuttgart. Das IMU bilanziert deshalb schonungslos: „Unsere Analyseergebnisse zeigen, dass durch Stuttgart 21 nicht - wie behauptet - ein wichtiger ‚Job-Motor für die Region‘ entsteht. [...] Die Beschäftigungseffekte scheiden als Argumente um die Bahnhofskonzepte in Stuttgart aus“.

Auf diese jetzt ‚ausgeschiedenen‘ Argumente hatten bis heute führende Sozialdemokraten und deren Parteifreunde in Gewerkschaften ihre S21-Unterstützung gestützt. Wer nicht Faktenresistent ist, muss spätestens jetzt anfangen umzudenken!

! Tom Adler!



© Thomas Igle



## Bürgerinitiative Mobilfunk Stuttgart-West sieht sich bestätigt

### Handys haben Nebenwirkungen - WHO warnt Viel-Telefonierer!

Eine neue Untersuchung der WHO (Weltgesundheitsorganisation) vom Mai 2011 stuft die Strahlung „von Mobiltelefonen möglicherweise als krebserregend für den Menschen, bezogen auf ein erhöhtes Risiko für ein Gliom, einer bösartigen Form von Hirntumor“ ein. Die Formulierung „möglicherweise“ ist einem Kompromiss geschuldet. Schwedische und israelische Wissenschaftler werden deutlicher: sie gehen von einem 2- bis 5-fachen Krebsrisiko für Vieltelefonierer aus. „Viel telefonieren“ ist definiert als eine halbe Stunde täglich! Krebs entwickelt sich in einem Zeitraum von 20 bis 30 Jahren.

### Europarat fordert WLAN- und Handy-Verbot an Schulen

Eine Wende in der Mobilfunkpolitik fordert jetzt auch der Europarat von den europäischen Regierungen. Vor allem bei Kindern und an Schulen soll aufgeklärt werden und man will Schutzmaßnahmen durchsetzen. Der Europarat empfiehlt ein Handyverbot und den Verzicht auf WLAN an Schulen. Die neue Landesregierung von Baden-Württemberg sieht den Mobilfunk ebenfalls kritisch. Im Koalitionsvertrag heißt es: „Konzepte zur Minimierung der Belastung durch elektromagnetische Felder werden wir im Dialog mit Betroffenen erarbeiten. Auf Bundesebene werden wir uns für

eine Absenkung der Grenzwerte für elektromagnetische Strahlung einsetzen“. Die neue Kultusministerin Warminski-Leitheußer überlegt, ob ein neues Schulfach „Medien und Kommunikation“ eingeführt werden soll. Das befürwortet die Bürgerinitiative.



5 Jahre Bürgerinitiative Mobilfunk S-West

Hier finden Sie das Gutachten des IMU-Instituts [www.imu-institut.de/stuttgart/ticings/news\\_article.2011-07-18.6393622232/view](http://www.imu-institut.de/stuttgart/ticings/news_article.2011-07-18.6393622232/view)  
Siehe auch [www.gewerkschaftergegens21.de](http://www.gewerkschaftergegens21.de)

Mehr Informationen finden Sie auch im Internet unter [www.der-mast-muss-weg.de](http://www.der-mast-muss-weg.de)



## Mit der Verkündung guter Absichten ist es nicht getan

Übernahme der LBBW-Wohnungen durch Bieter-Konsortium unter Beteiligung der Stadt Stuttgart

Mit Zustimmung des Gemeinderats beteiligt sich die Stadt Stuttgart mit einer Sperrminorität von 25,1% an einem Bieter-Konsortium, das den Wohnungsbestand der LBBW-Immobilienpartie übernehmen will. Hintergrund davon ist, dass sich die LBBW - wie die meisten Banken - im Profitsteigerungsrausch gefährlich verzockt hatte und in der Finanzkrise 2009 mit Milliardenverlusten unsanft auf dem Boden der Realwirtschaft aufgeschlagen war. Um sie nicht Pleite gehen zu lassen und wieder auf die Füße zu bringen, haben die Steuerzahler auch der LBBW Milliarden zur Verfügung stellen müssen. Allein aus der Stuttgarter Stadtkasse wurden über 900 Millionen Euro überwiesen.

Diese Stütze wurde von der EU-Kommission mit der Auflage an die LBBW verbunden, ihr Immobiliengeschäft zu verkaufen. Davon betroffen und zu Recht besorgt sind neben den Beschäftigten die Mieter der 24 000 Wohnungen aus LBBW-Besitz, rund 4 000 davon in Stuttgart.

Die Übernahme dieser Wohnungen

durch das Bieter-Konsortium würde zwar verhindern, dass sie Immobilien-Investoren in die Hände fallen, die nicht in Substanzerhalt investieren, sondern den Bestand filetieren, verkaufen und Mieten in die Höhe treiben. Tatsächlich sind die Konsortiums-Partner der Stadt bisher noch nicht durch so eine Politik des „schnellen Geldes“ aufgefallen. Das könnte sich aber auch ändern – der Weiterverkauf der erworbenen Wohnungen wäre auch dem Bieter-Konsortium möglich. Finanzbürgermeister Föll sagte zwar (Stuttgarter Zeitung 11.06.2011), mit dem Konsortium könne der Verkauf an Finanzinvestoren verhindert werden, die nur Rendite im Blick haben, bei Instandhaltung und Modernisierung sparen und städtebauliche Ödnis hinterlassen. Die Warnung des Finanzbürgermeisters vor ‚städtebaulicher Ödnis‘ wirkt angesichts der städtebaulichen Realität in Stuttgart nun nicht besonders überzeugend. Und die größte Frage bleibt unbeantwortet: Wie können diese Ziele gewährleistet, der Wohnungsbestand zusammengehalten und wirkungsvoller Mieterschutz

gewährleistet werden? Der Mieterverein fordert, dass dies von der LBBW schon durch entsprechende Ausschreibungsbedingungen für den Verkauf fixiert werden müsse. Land und Stadt als Eigentümer der LBBW stehen hier zweifellos in der Pflicht.

Doch der LBBW-Vorstand hat inzwischen den Immobilienbestand europaweit zum Verkauf ausgeschrieben, entgegen den öffentlichen Interessen: Nicht öffentliche und Mieter-Interessen zählen, sondern das erzielbare Höchstgebot, egal von wem. Und ob ein Finanzinvestor sich noch viel um Ausschreibungsbedingungen schert, wenn er erst einmal die Wohnungsbestände in seine Hände gebracht hat, darf bezweifelt werden. Es wird also spannend: Kann öffentliches Interesse in einem Unternehmen, das zwar in öffentlichem Besitz, aber eine AG ist, überhaupt noch zur Geltung gebracht werden? Oder wird die Aktiengesellschaft auch hier dasselbe hässliche Gesicht zeigen, wie wir es inzwischen von der zu 100% öffentlichen Bahn AG kennen? |Tom Adler|

# Leonhardsviertel „kritisch beobachten“ reicht längst nicht mehr

Das Leonhardsviertel in der Stuttgarter „Altstadt“ ist seit jeher bekannt als das Rotlichtviertel der Stadt. Weniger bekannt ist, dass dort die letzten Reste historischer Bausubstanz<sup>1</sup> z.B. aus dem Barock stehen. Jahrzehntlang, heißt es, seien ‚Milieu‘, Anwohner, Gastronomie, Handwerker und Handel einigermaßen miteinander ausgekommen. In den letzten Jahren werden Koexistenz und Baudenkmäler aktiv und gezielt durch Investoren zerstört, die ins offenbar äußerst lukrative Prostitutionsgeschäft drängen. Langjährige Mieter werden solange drangsaliert, bis sie wegziehen und Platz für das Gewerbe machen. Ein Straßenstrich, auf dem sich immer jüngere, selbst minderjährige osteuropäische Prostituierte verkaufen müssen – das Elend der Stadtrand-Ghettos aus Rumänien oder Bulgarien findet seine Fortsetzung hier als Elends-Prostitution. Zuhälter und Menschenhändler machen Kasse. Und wie überall, wo sprudelnde Gewinne winken, zählt auch hier nur die effektive Geschäftsanbahnung, der Erhalt historischer Gebäude und Menschenwürde dagegen nichts. Bereits vor über 15 Jahren gab es zwar



© Thomas Iglar

vor wirken die Verwaltungsspitze und Parteien der früheren Gemeinderatsmehrheit eher abwegelnd als entschlossen, gegen den sich beschleunigenden Verfall des Viertels vorgehen zu wollen. „Kritische Beobachtung“ (Stellungnahme des OB) reicht längst nicht mehr aus. Soll das Leonhardsviertel vor dem endgültigen Verfall bewahrt werden, muss die Stadt künftig alle verfügbaren Instrumente konsequent einsetzen, z.B.

Arbeiten für Anwohner aller Einkommensschichten, aller Milieus ermöglicht und die historische Bausubstanz gerettet wird.

Passiert all dies nicht, ist der weitere Weg vorgezeichnet: Die Altstadt wird erst vollends zum Abbruchkandidaten heruntergewirtschaftet. Und dann zum Spekulations-Objekt für Immobilienkonzerne, deren hässliche Baustellen und Bauwerke überall in dieser Stadt zu besichtigen sind. | Tom Adler |



© Thomas Iglar

Beschlüsse des Gemeinderats, die dieser Entwicklung entgegenwirken sollten. Doch verbessert wurde nichts. Im Gegenteil - Stadtverwaltung und damalige Gemeinderatsmehrheit haben die negative Entwicklung begünstigt durch den Verkauf städtischer Immobilien im Viertel und durch Personalabbau in den städtischen Ämtern. Dass die verkauften Häuser dann letztlich im Besitz von Prostitutions-Unternehmern landen, ist schwer zu verhindern. Und egal ob es um Denkmalschutz, Bauvorschriften, Lebensmittelkontrolle oder Brandschutz geht: die Behörden, die die Gesetze und Vorschriften nutzen müssten und könnten, um denen das Geld scheffeln so sauer und unlukrativ wie möglich zu machen, sind heute personell dazu überhaupt nicht mehr in der Lage. Bezirksvorsteherin und Bezirksbeirat haben diese Entwicklung immer wieder öffentlich angeprangert. Doch nach wie

- die städtischen Ämter, die für die Einhaltung einschlägiger Vorschriften zuständig sind (Brandschutz, Hygiene, Baurecht, Denkmalschutz, ...) werden personell so ausgestattet, dass sie koordiniert mit intensiven Kontrollen die wuchernde Ausbreitung der Prostitutions-Mafia behindern können
- Städtische Immobilien im Viertel und angrenzenden Quartieren dürfen ohne Zustimmung des Gemeinde- und Bezirksbeirats nicht mehr verkauft werden
- bei allen Immobilienverkäufen im Viertel nimmt die Stadt die ihr zustehenden Vorkaufsrechte wahr. Damit diese möglichst breit greifen, wird die Sanierungssatzung verlängert und um entsprechende Ziele ergänzt
- damit die städtischen Gebäude dann tatsächlich zu einer strukturellen Verbesserung im Gebiet beitragen, wird mit den Bürgern gemeinsam beraten und geplant, wie sie künftig genutzt werden sollen.

Klar ist: da es bei uns keine Prostitutionsverhinderungspolitik z.B. durch Freier-Bestrafung wie in Schweden gibt, kann es nicht um die Verdrängung des ‚Milieus‘ an sich gehen. Es darf auch nicht darum gehen, das Leonhardsviertel zu „gentrifizieren“<sup>2</sup>, sondern darum, der aggressiven Landnahme der Investoren in die Armutsprostitution Grenzen zu ziehen. Damit im Viertel wieder ein gemeinsames Leben und



© Thomas Iglar

<sup>1</sup> u.a. Hauptstätterstr. 43 und 49, Leonhardsplatz 21, Leonhardstr. 1, Pfarrstr. 7, Weberstr. 4 und 6, Richtstr. 3

<sup>2</sup> Mit dem Begriff Gentrifizierung bezeichnet man die Verdrängung der ursprünglichen Bewohner in Stadtteilen mit geringer Attraktivität und relativ niedrigen Mieten durch Investoren, die Luxussanierungen durchführen, entsprechende Mietpreise durchsetzen und damit die Sozialstruktur des Viertels zu Lasten Ärmterer verändern.

# Die „Vaihinger für den Kopfbahnhof“ und die „Initiative gegen den Fernomnibusbahnhof“ fordern:

Alle weiteren Planungsschritte und Verhandlungen für das Aurelis-Gelände müssen gestoppt und der Kauf des Geländes muss vorbereitet werden!



Wie es am Vaihinger Bahnhof einmal aussehen könnte

In Vaihingen wurde in den letzten Jahrzehnten in gewaltigem Umfang gebaut. Als Folge hat sich das Verhältnis von grünen Erholungsflächen im Ort pro Einwohner stark verschlechtert und der Autoverkehr hat dramatisch zugenommen. Darum sollte die freie Fläche am Bahnhof (Aurelis-Gelände) ohne intensive Bebauung attraktiv ge-

staltet werden. Dabei bliebe auch die Frischluftschneise für Stuttgart erhalten. Besitzer des ehem. Bahngeländes ist die Firma Aurelis. Aurelis will als Unternehmen den größtmöglichen Profit erzielen. Eine gelingende Stadtplanung muss jedoch auch andere Aspekte berücksichtigen. Die einzige Möglichkeit, am Bahnhof eine weitere

Betonwüste zu verhindern, ist, dass die Stadt das Gelände kauft und selbst – im Sinne der Bürger/innen – entwickelt.

Der Vaihinger Bezirksbeirat hat im Mai 2011 parteiübergreifend (Fraktionen CDU, Freie Wähler, SPD, Grüne und SÖS/Linke) für einen Ankauf des Geländes durch die Stadt Stuttgart votiert! Ein vorläufiger Planungsstopp wurde in dieser Sitzung mit einer großen Mehrheit des Gremiums beantragt (11 zu 4 Stimmen). Die „Betreuungsstadträte“ Sauer (CDU), Blind (SPD) und Stübel (FDP) haben das eindeutige Votum der Vaihinger Bezirksbeiräte ignoriert und beantragt, schnell weiterzuplanen! Darum haben wir (Vaihinger für den Kopfbahnhof (VK21) und die Initiative gegen den Fernomnibusbahnhof (IgFOB)) beschlossen, aktiv zu werden.

Wir verteilen deshalb derzeit ein Faltblatt zur Information in S-Vaihingen und haben bereits ca. 1000 Unterschriften gesammelt. Unserer Forderung, dem Votum des Bezirksbeirats Vaihingen vom 10.05.2011 zu entsprechen, alle weiteren Planungsschritte und Verhandlungen für das Gelände zu stoppen und den Kauf vorzubereiten, wollen wir so Nachdruck verleihen.

## Lage:

Nachdem der Zentrale Fernomnibusbahnhof (FOB) durch den Protest der Vaihinger Bürger/innen verhindert werden konnte, geht es nun darum, was mit dem Gelände östlich des Vaihinger Bahnhofs geschehen soll. Im Moment sehen die Pläne so aus: Auf der Grundstücksfläche von 2,5 ha sollen Wohn- und Geschäftshäuser (also Büros mit ein paar Wohnungen und möglichst viel Einzelhandel) im Umfang von 37 000 m<sup>2</sup> entstehen. Die Gebäude wären überwiegend 6 Stockwerke hoch, frei blieben nur Zufahrten, Innenhöfe und unbebaubare, weil zu schmale Stücke.

## Was ist das Problem:

Besitzer des ehem. Bahngeländes ist die Firma Aurelis, die wiederum einem Baukonzern (Hochtief) und einer Immobilienfirma (Redwood Gro-

ve, Sitz Cayman-Inseln) gehört. Aurelis will als Unternehmen den größtmöglichen Profit erzielen. Von Aurelis wurde die ursprüngliche FOB-Planung zugrunde gelegt und ein Wert von 5,2 Millionen Euro für das Gelände angesetzt. In den drei von Aurelis moderierten Planungsworkshops ging es daher in erster Linie um eine kommerzielle Verwertung des Geländes durch dichte Bebauung mit Gewerbeimmobilien. Eine gelingende Stadtplanung muss jedoch auch andere Aspekte berücksichtigen. Die einzige Möglichkeit am Bahnhof eine weitere Betonwüste zu verhindern ist, dass die Stadt das Gelände kauft und selbst - im Sinne der Bürger/innen - entwickelt. Erst wenn die Stadt ihre Planungshoheit wahrnimmt, kann eine echte Bürgerbeteiligung stattfinden.

## Was wir wollen:

Wir wollen diese städtebauliche Chance nutzen und schlagen z.B. vor:

- Einen zusätzlichen Bahnsteig für einen Regionalbahnhof
- Grünflächen mit Bäumen (ein „gespiegelter“ Stadtpark)
- Eine Kindertagesstätte (Null-Energie-Haus)
- Einen schönen großen Biergarten mit Spielplatz
- Skate- oder Mountainbikebahn für Jugendliche

Damit würde die Lebensqualität aller Menschen, die in Vaihingen leben und arbeiten, verbessert werden.

(Auszüge aus dem Infoblatt)

Mehr Informationen unter [www.fob-vaihingen.de](http://www.fob-vaihingen.de) und [www.vk21.de](http://www.vk21.de)

## Rosensteintunnel / Leuzetunnel - Einspruch erheben!

Auslegung: 15.7. – 29.8.11

Über 600 Einsprüche sind bei der Stadt Stuttgart gegen den geplanten Bau des Tunnels eingegangen. Daraufhin wurde das Planfeststellungsverfahren abgebrochen. Vordergründig nahm die Stadt unsere berechtigten Einsprüche auf. Tatsächlich erklärte sie die Verkehrszahlen für die LKWs als zu hoch angesetzt und korrigierte diese einfach kräftig nach unten. Die Prognosen wurden trickreich gesplittet in verschiedene Planfälle: einen reduzierten, über den diskutiert und informiert wird, und einen Vollausbau, der beschlossen und realisiert werden soll. Begleitmaßnahmen zur Verkehrsberuhigung werden zwar kommuniziert, sind aber nicht Inhalt und Umfang der Maßnahme. Der Rosensteintunnel wird massiv beschnitten, die Verkehrskapazität erhöht. Die Leistungssteigerung durch die Tunnels bringt mehr Verkehr, mehr

Lärm und höhere Schadstoffbelastungen für viele Menschen entlang der B10/B27/B14, Cannstatter Straße, Uferstraße, Heilbronner Straße und über das Gebiet des Bebauungsplans hinaus. Die Auswirkungen der Planung sind ungenügend untersucht und die Räte unzureichend informiert. In der unteren Pragstraße werden die Verkehrszahlen abnehmen. In der Schönestraße erfolgt eine Verringerung von 23 000 Kfz/Tag auf 20 000 Kfz/Tag. Bezahlt wird dies mit Grenzwertüberschreitungen an anderer Stelle, mit 92 000 Kfz/Tag auf der B10/27 mitten durch Zuffenhausen und 127 000 Kfz/Tag auf der Cannstatter Straße. Die Tunnelparteien haben im UTA gegen die Stimmen der Grünen und SÖS/Die Linke einer erneuten Planauslegung - gegen die mehrheitliche Ablehnung der betroffenen Stadtbezirke - zugestimmt. Nein haben die

Bezirke Zuffenhausen, Nord und Ost gesagt, Bad Cannstatt und Feuerbach haben zugestimmt, Mitte war nicht beschlussfähig. Der Rosensteintunnel ist die Planung einer vergangenen Zeit. Er verhindert eine nachhaltige Mobilität. Der Rosensteintunnel ist notwendig für Stuttgart 21, ohne dass die Kosten dort auftauchen. Die Bebauung der Flächen C und A1/A2/A3 wird weiträumig zusätzlichen Verkehr anziehen. Wir fordern eine Auslegung aller Pläne und Gutachten über die Sommerferien hinaus in allen betroffenen Bezirken, auch in Stammheim.

### Einspruch erheben – Stadtautobahn verhindern – Zukunft ermöglichen.

| Annemarie Raab, Schutzgemeinschaft Krailenshalde |

## Bürgerbegehren „Energie- und Wasserversorgung Stuttgart“

Weg von Atomwirtschaft und der Macht der Energie-Konzerne



**1986** Tschernobyl – 2011 Fukushima und der Klimawandel zeichnen uns den neuen Weg in eine andere Energie-Zukunft vor. Die Umstellung der Energieerzeugung zu 100% erneuerbarer Energien muss schnellstmöglich erfolgen. Mit Bildern aus Japan vor Augen verurteilen die meisten Menschen die von den Atomlobbyisten im Herbst 2010 durchgesetzte Laufzeitverlängerung. Wir, die Bürgerinnen und Bürger, müssen den Ausstieg von Atom und Kohle vor Ort durchführen und den Gemeinderat unserer Stadt dazu bewegen, die Netze für Strom, Gas und Wärme für unsere Daseinsvorsorge selbst zu betreiben. Der kommunale Netzbetrieb ist die Basis für die regionale Energiewende. Mit einem Mix aus Kraft-Wärme-Kopplung, Solar- und Windstrom, Biogasanlagen ist das ein langfristig realistisches Ziel. Die Rendite für den Netzbetrieb liegt bei lukrativen 7-9% auf das eingesetzte Eigenkapital. Um dieses Ziel zu erreichen, muss jegliche Beteiligung oder Einflussnahme von Atomenergiekonzernen, wie auch der EnBW, ausgeschlossen sein. Mit der Rekommunalisierung wird die regio-

nale Wertschöpfungskette gefördert. Durch Aufträge an das lokale Gewerbe für den anfallenden Unterhalt und Ausbau der Energie- und Wasserversorgung können neue Arbeitsplätze entstehen. Soziale Projekte können mit dem Geld, das sonst die Aktionäre der Energiekonzerne bekommen, gefördert werden. Zur Unterstützung des Bürgerbegehrens fordern wir:

1. Die Stadt Stuttgart gründet neue zu 100% kommunale Stadtwerke.
2. Die Gründung einer fachlich qualifizierten Verhandlungskommission, welche die Übernahme-Verhandlungen der Netze und damit verbundener Anliegen führen kann.
3. Die für die Wasserversorgung bereits beschlossene Lösung (Gemeinderatsbeschluss vom 17.06.2010) voll inhaltlich umzusetzen.
4. Die Konzessionen und den Betrieb der Netze für Strom, Gas und Fernwärme auf städtische Betriebe zu übertragen.
5. In diesem Jahr werden im Gemeinderat einige Entscheidungen dazu gefällt werden. Leider kann bisher von einer Beteiligung der Bürger zu diesem Thema nicht die Rede sein. Mit unserem Bürgerbegehren wollen

wir aktiv Einfluss nehmen für eine Energiewende in Stuttgart.

Daher brauchen wir weiterhin tatkräftige Unterstützung für unser Bürgerbegehren. Drucken Sie sich die Unterschriftenlisten aus unter [www.aktion-stadtwerke-stuttgart.de](http://www.aktion-stadtwerke-stuttgart.de) oder holen sich welche im Rathaus Zimmer 15 im Erdgeschoss. Bitte sammeln Sie in der Familie, der Nachbarschaft, im Freundeskreis, im Verein, bei Veranstaltungen, an Infoständen – einfach in Ihrem Umfeld.  
| Aktion Stadtwerke Stuttgart |

### Impressum

Fraktionsgemeinschaft SÖS und LINKE,  
Rathaus, Marktplatz 1, 70173 Stuttgart,  
V.i.S.d.P. Hannes Rockenbauch

Karikatur: E. Bayer, K. Koufogiorgos  
Fotos: Roland Hägele, Thomas Iglar  
Druck: UWS Papier & Druck GmbH  
Gedruckt auf 100% Recyclingpapier

  
Fraktionsgemeinschaft