

Initiativantrag für die Delegiertenversammlung der IGM Schwäbisch Gmünd vom 10.05.2010

Antrag:

Beitritt der IG Metall Schwäbisch Gmünd zum Bündnis gegen Stuttgart 21

Die Delegiertenversammlung der IGM Schwäbisch Gmünd vom 10.05.2010 möge beschließen:

Die IGM Schwäbisch Gmünd übernimmt den, mit sehr großer Mehrheit gefaßten Beschluss der Bezirkskonferenz des DGB Baden-Württemberg vom 31.1.2010, in gleicher Weise für die IGM Schwäbisch Gmünd und tritt somit ebenfalls dem Bündnis gegen Stuttgart 21, sowie dem Netzwerk der GewerkschafterInnen gegen Stuttgart 21 bei. Der Initiativcharakter ergibt sich durch die Gründung des Netzwerkes GewerkschafterInnen gegen Stuttgart 21 vom 24. April 2010. Damit verbunden ist der Aufruf, dass sich örtliche Gliederungen an dem Bündnis beteiligen.

Der DGB Baden-Württemberg lehnt den geplanten Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs zu einem unterirdischen Tiefbahnhof ab. Dieser Beschlußlage schließt sich die IG Metall Schwäbisch Gmünd an.

Stattdessen soll zügig die Modernisierung des bestehenden Kopfbahnhofs, sowie der Neubau der Strecke Stuttgart - Ulm angegangen werden. Durch den Beitritt zum Bündnis gegen Stuttgart 21 unterstützt auch die IG Metall Schwäbisch Gmünd die Aktivitäten des GewerkschafterInnen Netzwerkes.

Begründung:

1. Die Kostenentwicklung

Als Stuttgart 21 im Jahr 1994 aus der Taufe gehoben wurde, schätzten die Planer die Kosten auf 2,5 Milliarden Euro (einst 5 Milliarden DM). Hinter den Kulissen tobte ein jahrelanger Streit der Projektpartner Bahn, Stadt, Land und Bund um die Aufteilung der Mehrkosten. Als am 2.4.2009 die Finanzierungsvereinbarung zu Stuttgart 21 unterschrieben wurde, wurden die Kosten erstmals auf 3,1 Milliarden Euro korrigiert. Zusätzlich hatten die Projektpartner einen Risikotopf von 1,45 Milliarden Euro vereinbart. Die Höhe der Risikokosten löste in der Öffentlichkeit Erstaunen aus. Der Bundesrechnungshof warnte bereits 2008 vor den Mehrkosten bei Stuttgart 21 und legte eine eigene Kostenschätzung über 5,3 Milliarden Euro vor. Das Münchener Büro Viereggs & Rössler, das durch eine präzise Kostenschätzung zum Transrapid von sich Reden gemacht hat, berechnete die Kosten von Stuttgart 21 auf 6,3 Milliarden Euro zum Preisstand von 2008.

2. Stuttgart 21 ist ein Mrd. Grab und kein Konjunkturprogramm.

Die Bahn als Bauträger muss die Gewerke aufgrund des Volumens europaweit ausschreiben. Dadurch können nur Großunternehmen profitieren, die die „billigsten“ Angebote abgeben. Die Erwartung, dass mittelständische Unternehmen im Land von den Baumaßnahmen zu Stuttgart 21 Aufträge in größerem Umfang erhalten, ist ein Wunschdenken. Die Erfahrung mit dem Bau der neuen Messe zeigt: Die billigsten Großanbieter erhalten die Zuschläge. Kleine regionale Gewerke haben lediglich als Subunternehmen mit Knebelverträgen Chancen.

3. Welche Arbeitsplätze entstehen?

Dass neue sozialversicherungspflichtige Beschäftigung für die Menschen im Land durch Stuttgart 21 entstehen, muss sehr angezweifelt werden. Die Erfahrung bei Großprojekten zeigt, dass vielmehr Arbeitskräfte zu Dumpinglöhnen aus ganz Europa angeheuert werden, um Kosten zu sparen. Ein alternatives Projekt in Form einer Modernisierung des Kopfbahnhofes hingegen, lässt sich durch viele kleine Bauabschnitte, anders Ausschreiben und ermöglicht eine andere Vergabe, auch im Sinne des gewerkschaftlichen Grundsatzes „Gute Arbeit / Gutes Geld“.

4. Wird Stuttgart 21 dem Wirtschaftsstandort gerecht?

Stuttgart ist für die überwiegende Anzahl der Reisenden keine Durchgangsstation, sondern Anfang oder Ziel ihrer Reise. Infolge dessen ist die Wirtschaftsregion Stuttgart auf einen sicher funktionierenden und attraktiven öffentlichen Nah-, Regional- und Fernverkehr angewiesen. Eine Zielführende Verzahnung dieser Anforderungen ist mit dem auf acht Gleise reduzierten Durchgangsbahnhof Stuttgart 21 nicht mehr möglich. Statt auf einen Milliarden schweren Durchgangsbahnhof mit der Konzentration auf Durchgangshochgeschwindigkeitsstrecken zu setzen, wäre es für den Wirtschaftsstandort Stuttgart besser, den Ausbau des Regionalverkehrs voran zu bringen. (Beispiele: Die Elektrifizierung der Südbahn zwischen Ulm, Friedrichshafen und Lindau, der Ausbau der Gäubahn Stuttgart - Zürich und der Murrbahn zwischen Backnang und Hessental oder der Ausbau der Rheintalstrecke)

Nur ein attraktiver und vertakteter Nahverkehr mit der Alternative Kopfbahnhof 21 kann dem Land und der Region die gewünschten Konjunkturimpulse bringen.

Deshalb tritt die IG Metall Schwäbisch Gmünd, ebenso wie die IG Metall Stuttgart, Ludwigsburg und Waiblingen, dem Bündnis gegen Stuttgart 21 bei.