

# **Initiativantrag für die Delegiertenversammlung der IGM Verwaltungsstelle Aalen vom 11.05.2010**

## **Antrag:**

Die Delegiertenversammlung der IGM Aalen vom 11.05.2010 möge beschließen:

Die IGM Aalen übernimmt den folgenden, mit sehr großer Mehrheit gefassten Beschluss der Bezirkskonferenz des DGB Baden-Württemberg vom 31.1.2010, in gleicher Weise für die IG Metall Aalen und tritt somit ebenfalls dem Bündnis gegen Stuttgart 21, sowie dem Netzwerk der GewerkschafterInnen gegen Stuttgart 21 bei.

**Der DGB Baden-Württemberg lehnt den geplanten Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs zu einem unterirdischen Tiefbahnhof ab. Dieser Beschlusslage schließt sich die IG Metall Aalen 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 Aalen die Aktivitäten.**

Begründung:

## **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.

□ **[zum BRH-Bericht]** 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.

### **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 kostengünstigsten Angebote liefern. Die Erwartung mittelständischen Unternehmen im Land von den Baumaßnahmen zu **Stuttgart 21** Aufträge in größerem Umfang zu erhalten ist ein Wunschdenken, wie die Erfahrung mit dem Bau der neuen Messe zeigt: Die billigsten Großanbieter erhalten die Zuschläge. Für die kleinen Gewerke kommen Sub- / Subunternehmen mit Knebelverträgen zum Zug.

### **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. Bei der Bahn ist bereits vom Einsatz von 3.900 osteuropäischen Arbeitskräften die Rede. Ein alternatives Projekt in Form einer Modernisierung des Kopfbahnhofes hingegen, lässt sich durch viele kleine Bauabschnitte, anders Ausschreiben und durch eine andere Vergabemöglichkeit auch im Sinne unseres gewerkschaftlichen Grundsatzes „Gute Arbeit Gutes Geld“ sozial ausgewogener realisieren.

### **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- und Regionalverkehr angewiesen. Eine Zielführende Verzahnung zwischen Regional- und Fernverkehr 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. (Als Beispiele: Die Elektrifizierung der Südbahn zwischen Ulm, Friedrichshafen und Lindau, der zweigleisige Ausbau der Gäubahn Stuttgart - Zürich und der Murrbahn zwischen Backnang und Hesselental oder der termingerechte 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 Aalen, ebenso wie die IG Metall Stuttgart, Ludwigsburg, Waiblingen und Schwäbisch Gmünd dem Bündnis gegen Stuttgart 21 bei.**