

DGB-Landeschef Nikolaus Landgraf fordert befristetes Moratorium für S21 und Bürgerbeteiligung

Mehr Bürgerbeteiligung für DGB Baden-Württemberg unabdingbar

Nicht erst die jüngsten Umfragen zu S21, sondern der ständig größer werdende Protest machen deutlich, dass ein Mehr an Bürgerbeteiligung zwingend erforderlich ist. „Das Unverständnis über das Projekt S21 ist letztlich auch einer fehlenden und unzureichenden Bürgerbeteiligung im Prozess der Entscheidungsfindung geschuldet. Wer ein Projekt verkündet, statt die kritischen Fragen offen zu diskutieren und wer ein Bürgerbegehren mit über 67.000 Unterschriften gegen S 21 ignoriert, der darf sich nicht wundern, wenn sein Konzept „Augen zu und durch“ nicht aufgeht“, stellt der Vorsitzende des DGB Baden-Württemberg, Nikolaus Landgraf, fest. Außerdem, so Landgraf, „haben sich in den letzten 15 Jahren so viele Rahmenbedingungen geändert, dass eine Moratoriumsphase des Nachdenkens nötig sei. Allein das von der Bundesregierung auf den Weg gebrachte Gesetz zur Haushaltskonsolidierung empört zu Recht, das einseitig Hartz IV-EmpfängerInnen und Arbeitslose mit über 30 Mrd. Euro belastet. Umso mehr brauchen öffentliche Großprojekte gesellschaftliche Akzeptanz.

Dies zeige letztlich auch, wie wichtig auch in Baden-Württemberg eine weitergehende gesetzlich abgesicherte Bürgerbeteiligung durch Volksbegehren und Volksabstimmung ist. Das jetzt formulierte Gesprächsangebot der Projektbetreiber an die Projektgegner ist zu begrüßen, kommt angesichts des Planungs- und Umsetzungsstandes aber viel zu spät. Um die Glaubwürdigkeit des Gesprächsangebots zu unterstreichen, fordert der DGB ein zeitlich befristetes Moratorium für die Bauarbeiten.

In dieser Zeit müssen alle Fragen, auch aus der Arbeitnehmerschaft und Gewerkschaften, um das Bahnprojekt geklärt und zu transparenten Strukturen zukünftiger Bürgerbeteiligung in der Umsetzung des Bahnprojekts führen.

Nach wie vor fordern die Gewerkschaften eine zeitnahe und realistische Arbeitsplatzbilanz für das Stadtentwicklungsprojekt. Hier müssen die strukturellen Entwicklungen und die Arbeitsplatzentwicklungen der vergangenen 15 Jahre und die inzwischen gewonnenen Erkenntnisse qualitativ einbezogen werden.

„Für die gesamte Bauphase und Baumaßnahme selbst, unter Einbezug aller Dienstleistungen, erwarten die Gewerkschaften, dass eine entsprechende Arbeitsplatzbilanz vorgelegt wird, die insbesondere auch auf die regionale Nachhaltigkeit von Arbeitsplätzen eingeht“, so der DGB-Landeschef. Eine Einschränkung der Investitionen und in die Leistungen des ÖPNV darf nicht erfolgen. Daher brauchen wir ein mittelfristiges Investitions- und Finanzierungskonzept, das dies ggf. durch erhöhte Landeszuschüsse sicherstellt. Auch das Land darf bei der Auftragsvergabe an den regionalen Schienenverkehr (Volumen: 8 Mrd. pro Jahr) keine Einschränkungen bei Leistung und Qualität machen.

Hier ist zu berücksichtigen, welche und wie viele der ausgegebenen Mittel wohin in welcher Höhe abfließen.

Bezüglich der Vergabe der dann noch notwendigen Bau- bzw. Dienstleistungsverträge

verlangen die Gewerkschaften die Einhaltung aller Tarifverträge sowie die Einhaltung aller einschlägigen Arbeits-, Gesundheits- und Sicherheitsbestimmungen und deren Überwachung vor Ort. Eine entsprechende Tariftreuevereinbarung ist dabei unabdingbar. S21 darf nicht zu weiterer prekärer Beschäftigung führen. Deshalb fordern die Gewerkschaften freien Zugang aller zuständigen Gewerkschaften auf die Baustelle, um eine Betreuung betroffener Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sicherzustellen.

Die Notwendigkeit des Ausbaus des Schienenfernverkehrs als ökologisch und energieeffiziente Alternative zur Straße und Luft und Investitionen in staatliche Infrastrukturen sind für den DGB unbestritten.

Die DGB-Bezirkskonferenz hat Anfang 2010 „den geplanten Umbau zu einen unterirdischen Tiefbahnhof abgelehnt. Stattdessen soll zügig die Modernisierung des bestehenden Kopfbahnhofes sowie die der Neubau der Strecke Ulm-Stuttgart angegangen werden.“

Zum Erhalt des Wirtschaftsstandortes ist unabdingbar, dass die Neubaustrecke nach Ulm nicht nur an den Bedürfnissen des Fern(Schnell-)Verkehrs ausgerichtet wird, sondern auch auf die Belange eines schnellen und effektiven Güterverkehrs Rücksicht nimmt.

Der DGB erwartet im Zusammenhang mit der Klärung der offenen Fragen außerdem, dass auch im Rahmen der Finanzierung klare Aussagen über alle weiteren Verkehrsprojekte in Baden-Württemberg, wie z.B. der Ausbau der Rheintalstrecke bis 2015, der Neubau bzw. die Erweiterung der ICE-Trasse Mannheim-Frankfurt sowie weitere regionale Projekte, z.B. Friedrichshafen-Ulm und Zürich-Stuttgart, gemacht werden und die entsprechende Finanzierung verbindlich sichergestellt wird und die Beteiligten im Bund und Land zu ihrer Beteiligung stehen. „Abstriche an Qualität und Mobilität für die Bevölkerung darf es dabei nicht geben, so der DGB-Vorsitzende Landgraf.“

DGB-Pressestelle
i. V. Dimitrios Galagas