



www.nabis.de

Natur, Bildung und Soziales,
Bürger informieren Bürger e.V.

Feb./März 2011

Stuttgart 21 ist überall!

In Köln ist die Großmarktverlegung Teil eines größeren Bau- und Bahnzerstörungsprojekts.

Wie neoliberale Politik und Verwaltungen den Baukonzernen bei ihren privaten Verwertungsinteressen helfen.

Der mit *staatlichen* Geldern gebaute Nord-Süd-Bahn hat nicht wirklich mit der Verbesserung der Verkehrs-Infrastruktur der KVB zu tun. Betrachtet man was an der Endstation der neuen U-Bahn, im Gebiet um die Marktstraße in der südliche Südstadt (Raderberg) so alles passiert und geplant ist, dann kann man leicht erkennen, was der eigentliche Sinn der überflüssigen U-Bahn-Strecke ist:

Die Nord-Süd-Bahn zwischen Hauptbahnhof und der Marktstraße am Kölner Großmarkt hat den Zweck, den bisher unbewohnten Großmarkt zu verdrängen und verlegen zu helfen, um dann ein Grundstück von der Größe eines ganzen Stadtteils zur Bebauung freigegeben zu können. Ein Gelände, das dann auch noch - wie zufällig - durch die neue U-Bahn aufgewertet ist! Es handelt sich um den Versuch - unter Vortäuschung falscher Tatsachen / Grüngürtel bis zum Rhein/ - den funktionierenden Großmarkt mit Schienenanschluss in ein neues Spielfeld für die Bau- und Finanzkonzerne zu verwandeln. Daher kommt es, dass die geplante Großmarktverlegung genauso wenig gemeinwohlorientiert und volkswirtschaftlich sinnlos ist wie der Bau der Nord-Süd-Bahn selbst.

Auf die Nord-Süd-Bahn hätte man leicht verzichten können: statt dieser hätte man die alte Rheinuferbahn zwischen Bonn und Köln - heute teilweise die Linie 16 - wieder in Betrieb nehmen können. Die alte Trasse, die entlang des Rheins bis zum Hauptbahnhof lief, lag da noch bis zum Jahr 2002. Nein, die Herrn in grauen Anzügen wollten keine Straßenbahn entlang des Rheins. Das Projekt hätte nur 10 Millionen Euro gekostet und die U-Bahn wäre überflüssig geworden. Wir hätten keine Pleiten, Pech und Pannen auf der Severinsstraße ge-

habt, wir hätten das historische Archiv noch und es wären keine 2,4 Milliarden Euro Kosten für den U-Bahn-Bau aufgelaufen! Um nicht zu vergessen: wir hätten keine Debatte über die Querung der Nord-Süd-Bahn am Rheinufer an der Südbrücke, wo die Bahn dann doch wieder die Rheinuferstraße quert und dabei die denkmalgeschützte Lindenallee am Rheinufer anfrisst und teilzerstört...

Die Großmarktverlegung ist nur das Herzstück eines größeren Grundstückbeschaffungs- und Kapitalverwertungsplanes, der in Teilen bereits verwirklicht werden konnte, ohne dass die Bevölkerung wirklich befragt worden wäre. Der Plan besteht darin, die südliche Südstadt komplett umzugestalten. Das anvisierte Gebiet geht, vom Rheinufer aus gesehen, auf Höhe Südbrücke zu dem Areal der ehemaligen Küppers Kölsch-Brauerei hoch, vom ehemaligen KVB-Ausbesserungswerk an der Koblenzer Straße, über die Bonner Straße, den ganzen Güterbahnhof (!) Bonntor, den Damm entlang, den ganzen Großmarkt, die dahinter liegende Raderberger Brache und den sich daran anschließenden Vorgebirgspark, bis hoch zum Kalscheurer Weiher. Das ist das potentielle Gelände, was verplant und bebaut werden und potentiell "bundesgartenschaufähig" gemacht werden soll, so der Chef des Bau- und Planungskonzerns Bauwens-Adenauer... Die Be-

bauung und Umgestaltung des Rheinauhafens nach dem Gusto der profitsuchenden Bau- barone zu Lasten der Bevölkerung ist bereits passiert. Die Schickimickisierung der Südstadt ist im Gange. Die Verlegung des Großmarkts ist bereits beschlossen. Der größte Güterbahnhof Deutschlands, Köln Bonntor, ist bereits stillgelegt. Eine Erschließungsstraße zwischen Großmarkt und Raderberger Brache (Bischofsweg) ist schon erschlichen worden.

Was hat das mit Stuttgart 21 zu tun?

In Stuttgart soll der gut funktionierende Stuttgarter Kopfbahnhof abgespeckt und samt Gleise abgerissen und unter die Erde der Stadt Stuttgart in ein 60 km langes, noch zu bauendes Röhrensystem verlegt werden. In einem Teil des Schlossparks neben dem jetzigen Stuttgarter Bahnhof und auf dem freiwerdenden Bahnhofsgelände selbst will die ECE-Projektmanagement (Otto-Verlag), ein Immobilienkonzern, der auf den Bau großer Einkaufszentren spezialisiert ist, einen völlig neuen Stadtteil mitten in Stuttgart bauen.

In Köln hat man den Betrieb des Güterbahnhofs Bonntor zu Lasten des Straßenverkehrs eingestellt. Den Schienenverkehr vom Eifeltor zum Großmarkt ist auch eingestellt und statt-dessen ist verkehrstechnisch alles auf LKW-Transporte umgestellt worden. In Stuttgart ist der Verkauf des Bahnhofsgeländes durch die Bahn AG an die Stadt Stuttgart vorange-gangen, um die Bilanzen der teilprivatisierten Deutschen Bahn AG für den geplanten Börsengang zu schönen. In Köln wurde das Bahngelände Bonntor an privat, an den Hoch Tief-Baukonzern verkauft.

In Stuttgart geht es bei der Verlegung des Kopfbahnhofs in einen noch zu bauenden Keller um die Schaffung einer neuen, großen, ebenerdigen, freien Fläche, die fast so groß wie ist ein Stadtteil. Hier können reich gewordene Banken und Immobilienkonzerne endlich investieren und ein neues, zentral gelegenes Stadtviertel aufbauen.

Auch in Köln soll das Gelände des stillgelegten Güterbahnhofs Bonntor in der Südstadt zusammen mit dem direkt daneben liegenden funktionstüchtigen Großmarkt bebaut werden. Der Großmarkt soll für viel Geld gegen den Willen der Bevölkerung nach Köln-Marsdorf verlegt werden, so die Planungen. Auch hier im Kölner Süden soll ein neues Spielfeld für Grundstücksspekulationen geschaffen werden. Allerdings agiert in Köln nicht das ECE-Projektmanagement, sondern der Masterplanerfinder und Planungskonzern Bauwens-Adenauer, der bereits durch Grundstücks-

spekulationen am Gelände der ehemaligen Küppers Kölsch-Brauerei aufgefallen ist und auch in Köln-Ehrenfeld ein überdimensioniertes und unnötiges Einkaufszentrum gegen den Willen der Bevölkerung bauen lassen will.

In beiden Städten, Köln wie Stuttgart, handelt es sich um Bauprojekte, bei denen das Gemeinwohl völlig aus den Augen verloren gegangen ist. In beiden Fällen handelt es sich um Bahnzerstörungsprojekte und gleichzeitig um eine Schaffung von Freiflächen, die Tür und Tor öffnen für Investoren der Bau- und Finanzbranche auf Böden, die eigentlich Allgemeingüter sind. Die neoliberalen Stadtentwickler in den Verwaltungen sind völlig in dem Wahn gefangen, Wachstum und immer wieder Wachstum zu schaffen zugunsten von privaten Profitinteressen. Die Bedürfnisse der Bevölkerung spielen nur eine untergeordnete Rolle.

Der Hintergrund für diese Entwicklung des Schaffens von Spielflächen für die Bau- und Finanzindustrie auf Kosten von funktionierender Infrastruktur ist der Druck des großen Geldes, das nach einer langen Zeit der großen Gewinne, jetzt weitere lukrative Investitionsmöglichkeiten sucht. Da Investitionen in die reale produktive Wirtschaft nicht mehr nötig sind und sich zudem heute kaum noch lohnen - ca. 4% Rendite entspricht heute nicht mehr den Profiterwartungen - wurden großen Geldmengen für Spekulationszwecke in die Börse gepumpt. Durch die neoliberale Abschaffung von Regeln an der Börse („Deregulierung“) entwickelte sich diese zu einer Art Spielcasino für die Reichen. Das führte im Jahr 2008 zur Finanzkrise und zum Beinahezusammenbruch des gesamten Bankensystems. Die großen Banken, die sich schlicht verspielt und verzockt hatten, wurden von den europäischen und US-amerikanischen Regierungen dann mit "Rettungsschirmen" auf Staatskosten (Sozialhilfe?) vor dem selbstverschuldeten Bankrott gerettet - vorübergehend! Manche haben trotzdem ihre Gelder auch verloren. Nun sucht das große Geld (Banken und Investoren) händeringend nach weiteren Einsatzmöglichkeiten für ihr gehortetes Geld. Daher wird vermehrt in großen Bauprojekten investiert, in sogenanntes „Baugold“. Das scheinen langfristige und sichere Anlagen zu sein, besonders wenn der Steuerzahler zahlt.

Weitere Infos siehe Webseite NaBiS e.V.:

www.nabis.de

Ottmar Lattorf