

Winfried Wolf

Anlässlich des Todes von

PETER CONRADI

In Erinnerung an unseren Mitkämpfer und Freund

PETER CONRADI

Der Tod von Peter Conradi ist ein schmerzhafter Verlust für all diejenigen, die sich für eine solidarische Gesellschaft und gegen die neoliberale Ellbogengesellschaft engagieren.

Peter war Sozialdemokrat durch und durch – im guten Sinn:

Die Worte „sozial“ und „demokratisch“ ernst nehmend.

Mit Leben füllend.

Diese Worte kreativ immer neu und auf der Höhe der Zeit definierend.

Diese vor allem persönlich lebend; Wahrhaftigkeit personifizierend.

Was auch hieß, dass er keine Berührungängste hatte gegenüber Sozialisten, die für Demokratie eintreten, oder gegenüber Konservativen, die im Sinne von conservare solidarische Werte (und Anstand) bewahren.

Vor drei Tagen las ich einen Nachruf auf Peter in der „Berliner Zeitung“. Auffallend dort war, dass Peters Engagement gegen Stuttgart 21 mit keinem Wort erwähnt wurde. Dabei hat in den letzten sechs oder sieben Jahren seines Lebens diesem Thema ein erheblicher Teil seines Engagements gegolten. Vor allem hat sich Peter Conradi über einen *langen Prozess zu einem Kritiker der Bahnprivatisierung und zu einem Kritiker von Stuttgart 21* entwickelt.

Bahnprivatisierung und Stuttgart 21 standen für ihn in einem engen Zusammenhang. Und er leistete mit seiner historischen Rede auf dem SPD-Parteitag im Oktober 2007 einen maßgeblichen – möglicherweise den entscheidenden – Beitrag dazu, dass das Projekt der Bahnprivatisierung der damaligen Großen Koalition aus CDU/CSU und SPD, personifiziert durch Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee und Bahnchef Hartmut Mehdorn, ins Kippen gebracht wurde und ein knappes Jahr später komplett aufgegeben werden musste.

Den Prozess, in dem sich Peter mit dem Thema Bahnprivatisierung auseinandersetzte, konnte ich mit verfolgen und teilweise auch mitgestalten. Dabei lernte ich Peter Conradi in der zweiten Hälfte der 1990er Jahre an meinem damaligen [Bonner] „Arbeitsplatz“, im Bundestag, kennen. Damals engagierte ich mich gegen die Bahnreform (des Jahres 1994), die ich – zusammen mit sehr wenigen anderen Menschen, so mit Heiner Monheim und Andreas Kleber, als einen Einstieg in eine umfassende Bahnprivatisierung sah. Aus einer ziemlich isolierten Position heraus, in der sich diejenigen befanden, die sich gegen die „Bahnreform“ aussprachen, entwickelte sich die Idee eines breiten Bündnisses, das unter anderem bekannte Menschen in den Parteien Grüne, PDS und SPD vereinen sollte. Die erste Plattform, die es dafür gab, war das 1997 erstmals veröffentlichte „Manifest der 1435 Worte“. Es wurde von Teilen der Grünen (so von der damaligen verkehrspolitischen

Sprecherin der Grünen, Gila Altmann), von Robin Wood, von einzelnen Landesverbänden des VCD und von den SPD-Bundestagsabgeordneten Hermann Scheer, Liesel Hartenstein und Peter Conradi mitgetragen. Aus diesem Zusammenhang heraus entstand 2000/2001 das Personenbündnis „Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB)“. Dieses war, ähnlich wie das zitierte „Manifest“, strikt überparteilich und bewusst „Parteien verbindend“ angelegt. Hier gelang es, ein nochmals breiteres Bündnis von Freundinnen und Freunden der Schiene zu vereinen und auch Bahnexperten, die politisch deutlich dem konservativen Lager zugerechnet werden und wurden (erinnert sei an Heinrich von Arnim), für das gemeinsame Engagement pro Schiene zu vereinen.

Die bereits genannten SPD-MdB Liesel Hartenstein und Hermann Scheer waren bei dieser neuen Initiative sehr früh mit dabei. Am 21. Juni 2004 schrieb Peter Conradi: „Lieber Herr Wolf, ich will ab sofort gerne Mitglied von BsB werden und bin einverstanden, öffentlich auch genannt zu werden. Allerdings nicht mehr als `Präsident der Bundesarchitektenkammer´, denn das bin ich ab Mitte September [2004] nicht mehr.“ Seit diesem Zeitpunkt gab es eine enge Zusammenarbeit zwischen Peter, dem BsB-Kreis als Ganzen und damit auch Gangolf Stocker, der von Anfang an bei BsB dabei war und der zugleich bereits 1996 maßgeblich zur Gründung der Initiative „Leben in Stuttgart - Kein Stuttgart 21“ – Nukleus des Widerstands gegen das Monsterprojekt S21 – beigetragen hatte.

Es gab sicher verschiedene Kanäle, die dazu führten, dass Peter Conradi zu einem wesentlichen Bestandteil der Bewegung gegen Stuttgart 21 und gegen die Bahnprivatisierung wurde. Ein wichtiger „Kanal“ war dabei zweifellos unsere Bahnexpertengruppe „Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB)“, zumal diese Geburtshelfer war beim breiten Bündnis „Bahn für Alle“, das ab dem Jahr 2005 gegen die von der neuen Großen Koalition ins Auge gefasste Bahnprivatisierung („Börsengang“) mobilisierte. „Bahn für Alle“ wiederum schaffte es zum ersten Mal, den Protest gegen die Bahnprivatisierung in einem gewissen Maß zu professionalisieren: mit einer Konferenz in Berlin Mitte März 2007, mit dem Film von Herdolor Lorenz und Leslie Franke „Bahn unterm Hammer“, uraufgeführt am 17. März 2007, ebenfalls in Berlin, und mit dem massenhaft verbreiteten Flyer „Ihr Reisebegleiter – Höchste Eisenbahn, stoppt die Börsenbahn“.

Peter würde mir wohl zustimmen, wenn ich sage: Im Oktober 2007 konnte die Rede des SPD-Delegierten Peter Conradi auf dem Parteitag der SPD erst vor dem geschilderten Hintergrund die revolutionäre – im Wortsinne „umwälzende“ – Wirkung zeitigen, die sie dann hatte.

Wobei für Peter spätestens seit Ende der 1990er Jahre das Projekt Stuttgart 21 als ein integraler, ja logischer Bestandteil der Bahnprivatisierung identifiziert wurde. Als wir – unter anderem Bahn für Alle, Bürgerbahn statt Börsenbahn und das Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 – im April 2014 in Stuttgart die Konferenz „20 Jahre Bahnreform – 20 Jahre Stuttgart 21“ veranstalteten, gab es einen spezifischen Beitrag von Peter Conradi, in dem dieser Zusammenhang nochmals herausgearbeitet wurde. Er formulierte auf dieser Tagung wie folgt:

„Es gab den Versuch eines Börsengangs der Bahn als integriertem Unternehmen. Dieser Versuch wurde von der CDU/CSU-SPD-Koalition ab dem Jahr 2006 betrieben. Ich war gegen dieses Projekt – übrigens gemeinsam mit dem inzwischen leider verstorbenen Hermann Scheer, meinem MdB-Kollegen und Freund. Aktuell mögen ja die SPD und die neue Große Koalition keine konkreten Pläne für einen neuerlichen Börsengang der Bahn hegen. Indem sie jedoch Stuttgart 21 weiter betreiben, verfolgen sie eine Bahnpolitik, wie sie auch bei dem Börsengang verfolgt wurde: Im Zentrum stehen kurzfristige Interessen der Immobilienverwertung. Eigentliche Bahninteressen und die Interessen der Fahrgäste spielen so gut wie keine Rolle. Im Gegenteil: Es wird billigend in Kauf genommen, dass mittel- und langfristig die Schiene Schaden erleidet. In jedem Fall widerspricht dies der Verpflichtung auf das Gemeinwohl, wie das selbst heute noch für die Bahn laut Grundgesetz Artikel 87e gilt.

Genau so ist es. Völlig zu Recht argumentierte er, dass Unternehmen in öffentlichem Eigentum und Dienstleistungen der Daseinsvorsorge *auf das Gemeinwohl verpflichtet* sein müssen.

Mal mit Absicherung in der Verfassung. Oder auch mal ohne eine solche: Für Peter Conradi galt dies höchst grundsätzlich.

Wir als Gruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn verlieren mit Peter Conradi einen Freund, ein höchst aktives Mitglied; jemanden, der für die Ziele der Gemeinschaft eintrat und der denjenigen heftig widersprach, die die Tendenzen zur Individualisierung und Entsolidarisierung für unumkehrbar erklärten. Und diese Haltung verfolgte er mit Wort und vor allem: mit Tat.

Wir verstehen dieses Engagement von Peter Conradi als Vermächtnis.

Wilhelmshorst, 18. März 2016

Winfried Wolf – für Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB)