

Rede von **Dipl. Ing. Jürgen Lauber**, Publizist, auf der 238. Montagsdemo am 15.9.2014

S21 – ein gesellschaftlicher Schwarzbau

Sehr geehrte Damen und Herrn,

Vor Ihnen steht ein Badener, dessen einzige Demo viele Jahrzehnte zurück liegt. Damals habe ich mich in einer Bürgerinitiative gegen die Bruchsaler B35-Nordumgehung engagiert. Sie konnte verhindert werden. Etwas zu bewirken war damals vielleicht noch einfacher möglich, da es in dieser Zeit weniger große Koalitionen gab. Es gab noch starken politischen Wettbewerb.

Inzwischen ist der gebürtige Bruchsaler 25 Jahre beruflich in der Welt herum gekommen und Schweizer geworden. Seit 14 Jahren lebe und arbeite ich an der Grenze zwischen der deutsch- und französischsprachigen Schweiz. Das ist weit weg von Stuttgart. Und dennoch stehe ich heute hier und biete Ihnen an, Sie in Ihrem Anliegen in den nächsten Monaten aktiv zu unterstützen. Warum? Weil S21 für mich ein Symbol für ein staatlich organisiertes und praktiziertes Unwesen beim Bauen in Deutschland ist. Keine Stadt der Welt hat es verdient, mit einem Projekt wie Stuttgart 21 gestraft zu werden.

Glaubwürdigkeit

Aber was kann ich als Schweizer Publizist schon für Sie tun? Genau das, was Publizisten eben tun. Sie beeinflussen die öffentliche Meinung. Das Thema Bauen wurde zu meinem Spezialgebiet.

Am 21. Juli habe ich ein umfangreiches Buch mit dem Titel BauWesen / BauUnwesen herausgegeben. Der Untertitel lautet: Warum geht Bauen in Deutschland schief? In der gleichen Woche war das Thema BauUnwesen mit einem großen Artikel in der Zeitung „Die Welt“. Am 28. Juli hat mich ein Kamerateam des ZDF völlig überraschend als Bauexperte zu Stuttgart 21 befragt. Zum Spatenstich am 4. August wurde dann ein Teil dieses Interviews im heute journal einem Millionenpublikum gezeigt. Ich hatte wenige Sekunden Zeit, um den Zuschauern zu vermitteln, dass ich S21 für ein unsinniges und schädliches Projekt halte.

Motivation – Warum gehen Projekte schief?

Wie kam es, dass ich bis März 2015 meine ganze Kraft vollständig dem Stopp des Deutschen BauUnwesens widme? „Schuld“ daran ist ein Stuttgarter. Einer der vielen gewissenhaften und verantwortungsvollen Beamten, die es in Deutschland gibt und die sich täglich mit den schiefen Bauprojekten der öffentlichen Hand ablagen.

Dieser gute Beamte hat mich im letzten Jahr hier in der Stuttgarter Innenstadt zu einem privaten Essen eingeladen. Er bat mich, meine wirtschaftliche Unabhängigkeit zu nutzen, um etwas gegen die systematischen Missstände beim Bauen in Deutschland zu tun. Er beschrieb die Situation und eine Zukunftsperspektive, die gravierend genug war, dass ich versprach, mich an die Materie heranzutasten.

Im ersten Schritt ging ich der Frage „Warum gehen Bauprojekte schief?“ nach. Nach drei Monaten Recherche hatte ich die völlig überraschende Erkenntnis: Bauprojekte gehen beim Bauen nie wirklich schief; die Leute auf der Baustelle beherrschen Ihren Job und machen ihn gut. Wenn ein Bauprojekt ernsthaft schief ist, dann nur, weil das Projekt schon schief aufgesetzt wurde.

Und wenn das Fundament eines Projektes schief ist, können es die Bauleute nie mehr gerade rücken. Und meine Damen und Herren, S21 ist aus meiner Sicht eines der schiefsten Projekte Europas.

Was sind schiefe Bauprojekte?

Wie kann eigentlich ein Projekt schief aufgesetzt werden – was heißt das konkret? Schief ist ein Bauprojekt, wenn es mit illusorisch tiefen Budgetzahlen gestartet wird. Diese Budgetzahlen werden bewusst so tief nach unten manipuliert, dass ein Projekt gerade noch genehmigt wird. Am Ende kostet es dann viel mehr als nötig. Der Schaden ist immens.

Die besten Beispiele dazu:

- In Berlin sollte vor zehn Jahren ein Flughafen gebaut werden. Der war von Anfang an viel zu klein geplant. Er sollte nur 1.6 Mrd. kosten. Beim Bauen wurde er schichtenweise um 40% erweitert. Die Technik des zu kleinen Flughafens hätte knapp kalkuliert 1.2 Mrd. gekostet. Im Budget war aber nur die Hälfte vorgesehen. Dafür wurden Aufträge vergeben. Das Ergebnis ist allen bekannt: Kosten in Höhe von über 5 Mrd. Euro, und wegen technischer Probleme ist kein verlässlicher Termin in Sicht.
- In Hamburg wurde ein Weltklasse-Konzerthaus in den Hafenschlick gesetzt. Beim Spatenstich betrug das Budget 2000 Euro pro m². Ein günstiges Konzerthaus in Freiburg kostete 1998 schon 5000 Euro /m². Im Abschlussbericht wird deutlich: „Ohne Lügen und Vertuschung wäre die Elbphilharmonie nie gebaut worden“ („Die Zeit“, 7. April 2014). Dann hätten die Hamburger Bürger 800 Mio. Euro gespart. Und sie müssten nicht lebenslanglich drei Konzertsäle mit mehr als 50% der Betriebskosten (Referenz Berliner Philharmoniker) subventionieren. Das sind mehrere Millionen Euro zusätzliche Fixkosten für den Haushalt jedes Jahr.
- Das nächste Beispiel kommt direkt aus dem Herzen der Republik – ein Projekt genehmigt vom Deutschen Bundestag: Im Herzen Berlins wird das Stadtschloss der glorreichen preußischen Könige und deutschen Kaiser originalgetreu neu aufgebaut. Das Budget für den Grundausbau liegt bei 590 Mio. Hier fehlen sicher 190 Mio. Euro. Teile des Gebäudes wurden beim Budget einfach weggelassen.

Wenn man beim Budget betrügt, wird das Bauwerk noch viel teurer als nötig. Dem Volk wird etwas billig verkauft und hinterher kostet es viel mehr als bei vernünftiger Kalkulation. Alle reden von Kostenexplosion, wenn das Bauwerk später 1.3 Milliarden kostet. Dabei war alles nur eine Kostenillusion.

In NRW baute man ein Aktenarchiv für 30 Mio. Euro und endet bei 190 Mio. Euro. Mehr als zwei Jahre Untersuchungsausschuss und Millionen an Gutachterkosten finden die Ursache nicht. Der Bund der Steuerzahler könnte jedes Jahr ein dickes Buch mit solchen Projekten herausbringen. Und es wird immer schlimmer.

Die neue Bundesbauministerin stellte fest, dass 26 von 40 Projekten des Bundes aus dem Ruder laufen. Ihr Vorgänger wusste warum. Er hatte im April 2013 eine große Reformkommission eingesetzt. Das Ziel: „ (...) mehr Kostenwahrheit und Kostentransparenz erreichen. Schaden vom Ruf der Technokratie Deutschland abwenden (...).“ Das kam nicht gut an. Seinen Wahlkreis hat er bei der Bundestagswahl im Herbst 2013 mit über 70% der Stimmen gewonnen. Als Bundesbauminister wurde er abgesetzt. Mit Wahrheit und Transparenz bei öffentlichen Bauprojekten kann man in Deutschland nicht punkten.

Lug und Trug als gängige Verkehrspraxis

Von 40 Bundesprojekten sind angeblich 14 noch im Budget. Ich bin überzeugt, dass auch bei diesen Projekten die Zahlen frisiert sind. Das ist in Deutschland inzwischen auch völlig risikolos. Seit Juni 2013 sind die Akten des Bundesrechnungshofes nicht mehr der Öffentlichkeit zugänglich. Die öffentlichen Bauherren können behaupten was sie wollen, man kann es ja nicht widerlegen. Und die deut-

schen Beamten sind von Gesetzes wegen bei Untreue zur Verschwiegenheit verpflichtet. Nur bei Korruption dürfen sie ihr Wissen preisgeben. Wenn man ein schiefes Bauprojekt sicher erfolgreich machen will, nimmt man es in das Geheimschutzprogramm des Innenministeriums auf. So werden die Budgetbetrüger noch vom BND geschützt.

Diese Möglichkeit hatte der Limburger Bischof leider nicht, deshalb flog er am Ende auf. Beim Bericht der Kirche über den Bischof von Limburg kann man nachlesen, wie das Vertuschen und Lügen bei öffentlichen Körperschaften funktioniert. Wochen vor seiner Absetzung hat der Bischof noch wesentlich den Gesandten des Papstes belogen und behauptet, die Kosten seien unter Kontrolle. Der Papst hat durchgegriffen und den unheiligen Mann abgesetzt.

Bei uns in Deutschland wird so etwas geehrt. So bekamen die Projektpfuschler des Berliner Flughafens BER alle noch ein Bundesverdienstkreuz verliehen. Das ist auf gutem Wege, gängige Verkehrspraxis in Deutschland zu werden. Für Anstifter und Verursacher des 800 Mio. Euro Debakels Elbphilharmonie gab es drei Bundesverdienstkreuze. Einer der Ausgezeichneten ist auch bei S21 mit Immobiliengeschäften stark engagiert. Wer sich mit Hilfe von Bauprojekten auf Kosten des Steuerzahler und der Bürger bereichert, hat Anspruch auf ein Bundesverdienstkreuz.

Das alles ist nur dank des Deutschen BauUnwesens völlig legal möglich. Die Logik von effizientem, sinnvollem Bauen wird komplett auf den Kopf gestellt. Und Stuttgart 21 ist das nächste Projekt in diesem Muster – wenn es weiter realisiert wird, lässt sich mein Buch sicher die nächsten 10 Jahre gut verkaufen. In diesem Sinne sollte ich mich nicht dagegen engagieren. Ich tue es trotzdem, weil es mich von Herzen schmerzt, was in meiner alten Heimat Deutschland läuft.

Wer mehr über das Engagement gegen das Deutsche BauUnwesen wissen will, ist herzlich um 19.30 Uhr ins Stuttgarter Rathaus eingeladen. Dort stelle ich kostenlos PDF-Files zur Verfügung (www.S21Unwesen.de), in denen alle Inhalte meines Buches zusammengefasst sind, die Ihnen gegen den Schwarzbau Stuttgart 21 helfen können. Ja, S21 ist ein gesellschaftlicher Schwarzbau. Es ist gesellschaftlich nicht legitimiert. Die ganze Abstimmung war eine Farce und ist für mich irrelevant. Solange nicht sichergestellt ist, dass eben nicht Lug und Trug bei öffentlichen Projekten die Regel und völlig gefahrlos straffrei sind, sollten keine solchen Neubauprojekte realisiert werden. Besser durch einen Baustopp 0.5 Mrd. Kosten haben, als 5 Mrd. Mehrkosten über die nächsten 10 Jahre. Lieber ein Ende mit Schrecken als ein Schrecken ohne Ende.

By the Way Bahnfahrer

Übrigens gibt es für mich persönlich einen ganz egoistischen Grund, warum ich gegen S21 bin. Ich bin ein begeisterter und überzeugter Bahnfahrer. Ich komme aus dem Bahnland Schweiz und habe dort meine Bahncard 100 (in Deutschland die Bahncard 50). Was die Bahn macht, ist mir wichtig, weil ich mit der Deutschen Bahn mehr km als mit dem PKW fahre.

Und ich möchte nicht, dass die Bahn einen guten, funktionierenden Sackbahnhof zum Dauerproblem macht und in den Boden vergräbt. Im Juli steckte ich zweimal mehrere Stunden mit der Bahn fest. Einmal fiel ein Stellwerk in Göttingen aus und dann brannte ein Zug zwischen Bonn und Frankfurt. Die Bahn soll sich auf einen sicheren, effizienten Fahrbetrieb konzentrieren und ihre Ressourcen nicht bei Immobilienprojekten verschleifen. Diese Luxusprojekte machen nur jedes Bahnticket teurer.

Ein im Betrieb von Verkehrsbauwerken sehr erfahrener Freund hat geschätzt, dass die Betriebskosten für eine unterirdische Version des Stuttgarter Bahnhofes um jährlich 5 Millionen Euro steigen werden, nur weil er unter der Erde ist. Da ist noch keine Instandhaltung und Abschreibung für dieses extrem aufwändige Bauwerk eingerechnet. Da werden neue enorme Fixkostenblöcke aufgebaut, die wir für die nächste Generation hinterlassen. Wir verbauen heute deren finanzielle Spielräume.

In der Schweiz haben wir große Sackbahnhöfe wie Zürich und Luzern. Und trotzdem sind alle größeren Städte im Halbstundentakt verbunden. Das geht gut. Um noch mehr Verkehr zu bewältigen und noch schneller zu sein, werden bestehende Sackbahnhöfe Schritt für Schritt mit einzelnen unterirdischen Schnellbahnlinien erweitert,

Auf die abstruse Idee, den Zürcher Bahnhof unter die Erde zu legen, kamen vor einigen Jahren auch findige Immobilienleute. Da in der Schweiz, wie in praktisch allen entwickelten Ländern, bei Bauprojekten realistisch budgetiert wird, wurde allerdings schnell klar, dass sich das nie rechnet.

Nur in der europäischen Leitnation Deutschland werden Bauprojekte so billig gerechnet, wie es den Immobilienmagnaten im Hintergrund und den Protzpolitikern ins Bild passt. Es ist beschämend.

Resume:

Das Großprojekt S21 ist ein gesellschaftlicher Schwarzbau. Im Rahmen des deutschen BauUnwesens ist es ein unverantwortliches finanzielles und zeitliches Abenteuer. Es wird wie die anderen Großprojekte der öffentlichen Körperschaften sicher ein Mehrfaches des genehmigten Budgets kosten und einige Jahre länger dauern. Einen guten Bahnhof mitsamt Gleisanlagen zu vergraben macht wirtschaftlich nur für Immobilienmagnaten Sinn.

Forderung: Der alte Bahnhof bleibt und wird wie Zürich saniert. Neue unterirdische Schnellbahnlinien kommen bei Bedarf dazu (Halbstundentakt!).

Beispiel: Durchmesserlinie aus dem Züricher Seebecken nach Osten.

Unterstützerkonto der Parkschützer: Inhaber: Umkehrbar e.V. / K.Nr.: 7020 627 400 /
BLZ: 430 609 67 (GLS-Bank) / IBAN: DE02 4306 0967 7020 6274 00 / BIC: GENODEM1GLS
Es können keine Spendenbescheinigungen ausgestellt werden.