

Rede von *Dr. Winfried Wolf*, Verkehrsexperte und Buchautor, auf der 378. Montagsdemo am 24.7.2017

Die abgrundtief + bodenlos GmbH & Co. KG

Liebe Freunde,

„abgrundtief + bodenlos.“ Auf diesen Nenner brachte ich nicht in erster Linie mein Buch, sondern das Projekt Stuttgart 21.

Wobei wir an dem Titel lange gefeilt haben. Ich glaube: Er trifft die Sache. Einschließlich dem Plus-Zeichen zwischen den beiden Worten. Denn so müsste dieses Unternehmen eigentlich heißen; das ist der richtige Firmenname: Es ist die abgrundtief + bodenlos GmbH & Co. KG. Diese agiert die Landeshauptstadt zerschneidend. Den jahrhundertealten Schatz, den Schlosspark-Baumbestands zersägend. Den Denkmalschutz mit Füßen tretend. Die Urbanität zerstörend. Das Recht auf Stadt verneinend.

ABGRUNDTIEF. Bei Stuttgart 21 öffnen sich ABGRÜNDE – in der direkten und indirekten Bedeutung des Wortes. Da gibt es diese ABGRUNDTIEFE Ignoranz der S21-Betreiber. Schrägbahnhof? Kapazitätsabbau? Fehlender Brandschutz? Legal, illegal, kollateral. Wer derart die Gesetze von Physik, der Geologie und der Eisenbahntechnik missachtet, der muss auch eine ABGRUNDTIEFE Verachtung für die Eisenbahn als solche – und für die Menschen, die diese Art des umweltverträglichen Verkehrs vorziehen – haben.

BODENLOS. Stuttgart 21, das ist so ein Projekt, wo der schwäbische Satz gilt: „Des haut dem Fass den Boden aus.“ Unter den zerstörerischen Großprojekten, den grandi opere inutili, spielt S21 in der Top-Liga. Vergleichbar mit dem Val-di-Susa-Projekt in Italien, bei dem Asbest und Radioaktivität freigesetzt werden. Innerhalb von Deutschland übertrumpft S21 die Elbphilharmonie und den Berliner Airport BER hinsichtlich Kostenhöhe, Kostenexplosion, verlängerter Bauzeit und zerstörerischem Potential. Und weiter: Es handelt sich bei S21 um ein Fass ohne Boden. Das ist ein Projekt, das von den Oberen in BODENLOSER Frechheit immer wieder aufs Neue über Grenzen, Zeitschranken und Kostendeckel hinweg betrieben wird, über Grenzen, die zuvor mit heiligen Schwüren als endgültige erklärt worden waren. BODENLOS ist die Dummheit derer, die im Ernst glauben, ein Schrägbahnhof + ein Bahnhof mit 8 anstelle von 16 Gleisen + ein Bahnhof mit 17,6 Kilometern Tunnelröhren durch Anhydrit könne je in Betrieb gehen.

Und ABGRUNDTIEF-BODENLOS sind der politische Verrat und die verräterische Politik bzw. BODENLOS-ABGRUNDTIEF sind die Karrieregeilheit und die Machtversessenheit derer, die es besser wissen, die das wissen, was wir alle wissen, die selbst die Abgründe und die Bodenlosigkeit des Projektes im Detail kennen – und die dennoch das Gegenteil behaupten. Wobei hier vielfach gilt: Die seit dem Abend des 27. März 2011, als sie ihren Anstand und ihre Moral am Eingang zur Villa Reitzenstein abgegeben haben, all diese Dinge behaupten, von denen sie wissen, was sie sind: knüppeldick gepackte, bodenlose Lügen.

In den letzten Monaten, während ich das Stuttgart 21-Buch schrieb, wurde ich immer wieder gefragt, wie ich zu dem ergänzenden Titel „Stuttgart 21 und sein absehbares Scheitern“ gekommen sei. Die Fragen hinter dieser Frage lauten dann meist: „Glaubst Du denn wirklich, dass das Projekt scheitert?“ Explizit wird hinzugefügt – oder implizit wird unterstellt: Ich wolle damit ja nur „Mut machen“. Das sei halt eine „Durchhalteparole“.

Ich antworte darauf nie schnell, sondern immer überlegt – eingebettet in drei bis vier klärende Sätze. Um dann zu schließen: Doch, ich bin von der Richtigkeit auch dieses Buchtitels überzeugt. Das Projekt wird definitiv nie vollendet werden – es wird scheitern. Und diejenigen, die gegen das Projekt sieben und mehr Jahre lang Montag für Montag kämpften, werden Recht bekommen. Wobei es zu begrüßen wäre, wenn es dann, wenn das Projekt scheitert, unseren Widerstand weiter geben würde. In welcher Form auch immer. Wenn es dann nicht heißen würde: Ja, damals, da gab es doch diese Protestler. Die haben das ja eigentlich immer gesagt...

Wie ich im Einzelnen zu meiner Auffassung gelangte, das ist ausführlich im Buch ausgebreitet und einigermaßen gut dokumentiert. Dazu gibt es ja heute um 20 Uhr im Rathaus noch eine ausführlichere Darstellung.

Ich will diese Grundaussage „Stuttgart 21 wird scheitern“ an dieser Stelle lediglich am Verlauf der vergangenen Monate dokumentieren. Denn das letzte Jahr – und ich meine jetzt wirklich den Zeitraum Juli 2016 bis Juli 2017 – war wirklich exemplarisch für das Projekt. Und zwar für abgrundtief + bodenlos ebenso wie für das absehbare Scheitern von Stuttgart 21.

Wir hatten in diesen dreizehn Monaten ebenso viele Ereignisse, von denen jedes für sich exemplarisch ist für die beschriebenen Abgründe und für die dokumentierte Bodenlosigkeit. Gleichzeitig gab es wichtige Daten, die Zeugnis ablegen für die weiterhin kreative Bürgerbewegung gegen S21. Lasst mich dazu eine kurze tour d´horizon, einen kleinen Rundgang machen.

Juli 2016: In diesem Monat wurde das Konzept „Umstieg 21“ vorgestellt. Erneut demonstrierte die Bürgerbewegung gegen S21, dass sie auf der Höhe der Zeit ist, dass wir keine verbohrten „Wutbürger“ sind, die nur „Nein“ sagen. Erneut verweigerte die Gegenseite jede Art Kommunikation und präsentierte sich selbst als Fundamentalisten und als ideologisch verbohrte Tunnelbaufanatiker.

August 2016. Am 17. dieses Monats gab es eine Begehung eines im Anhydrit verlaufenden Tunnelbauabschnitts durch die Experten der Firma Ernst Basler + Partner. Diese hatte zusammen mit der Beratungsgesellschaft KPMG den Auftrag, eine Studie zu S21 für den Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG erstellen. Das Ergebnis der Begehung ergab genau das, was beim Tunnelbau im Gipskeuper nicht sein darf und was die Deutsche Bahn AG ständig verneint: Es gab „Wasserzutritte“. Der KPMG-Basler-Endbericht hält deshalb auf S. 46 fest: „Die Erfahrung zeigt, dass ‚Tunnelbau ohne Wasser‘ nicht möglich ist.“ Was wiederum heißt: Die S21-Tunnel sind mit enormen Risiken behaftet. Und zwar für Jahrzehnte. Abgrundtief eben.

September 2016. Der Bundesrechnungshof legte einen ersten „Prüfbericht“ zu S21 vor. Der Bericht argumentiert ein weiteres Mal, dass S21 faktisch ein Bundesprojekt sei. Dass es jedoch keinerlei Kontrolle durch den Bund geben würde. Dass einiges dafür spräche, dass die S21-Betreiber die finanziellen Löcher heimlich mit Bundesmitteln stopften, die für andere Zwecke im Bereich Schiene bestimmt seien. Bodenlos eben.

Oktober 2016. Ein weiterer Prüfbericht des Bundesrechnungshofs zu S21 wird öffentlich. Er ging nur in elf Exemplaren an die „Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages“. Nicht einmal die Mitglieder des Verkehrsausschusses durften ihn sehen. Kein Wunder; sein Inhalt ist besonders interessant. Die oberste Kontrollinstanz des Bundes listet darin auf, dass die Kosten von S21 bei zehn oder mehr Milliarden Euro liegen werden. Was heißt: Es gibt eine neue Kostensteigerung um mehr als 50 Prozent. Fass ohne Boden eben.

November 2016. Der KPMG-Basler-Bericht zu S21, erstellt für den Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG, wird erstmals öffentlich. Auch er sollte geheim bleiben (und gilt bis heute als nicht veröffentlicht). Im offenen Gegensatz zu den Behauptungen von Bahn, Bund und Landesregierung wird in diesem Bericht massiv vor den Risiken bei S21 gewarnt. Dies gilt vor allem für Anhydrit. Thomas Wüpper hat inzwischen im Fachblatt „Bild der Wissenschaft“ die Ergebnisse dieses Gutachtens und der Warnungen der Experten auf acht Seiten dargelegt.

Dezember 2016. Am 12. dieses Monats gibt es die 350. Montagsdemonstration. An ihr nehmen mehr als 5000 Menschen teil. Am 31. desselben Monats verabschiedet sich dann Volker Kefer aus dem Bahnkonzern. Er war derjenige, der das Projekt am längsten begleitet hatte; derjenige, der am ehesten fachlich kenntnisreich war – auch wenn er sein Wissen immer bodenlos-verschlagen gegen die Bürgerbewegung einsetzte und dabei immer abgrundtief lächelte.

Januar 2017. Bahnchef Rüdiger Grube stolpert vom Gleisacker. Die DB AG ist schlagartig führungslos – ihr kamen binnen 30 Tagen ihre zwei wichtigsten Top-Leute abhanden. Auf die Abgänge Kefer und Grube will ich am Ende meiner Rede nochmals kurz eingehen.

Februar 2017. Eisenhart von Loeper und Dieter Reicherter erstatten gegen Ex-Bahnchef Grube, gegen Ex-Infrastrukturvorstand Kefer und gegen den Noch-Aufsichtsratschef Felcht Strafanzeige wegen Untreue.

März 2017. Am 22. dieses Monats wird der langjährige Bahnfinanzchef Richard Lutz neuer Bahnchef. In siebenwöchiger Suche – zwischen 29. Januar und 22. März – war es dem Eigentümer Bund nicht gelungen, einen prominenten Top-Manager für den Bahn-Top-Posten zu gewinnen. Lutz startete mit einer fetten Freud´schen Fehlleistung. Auf der Bilanzpressekonferenz vom 23. März antwortete er auf die für ihn überraschende Frage eines Journalisten zu S21: „Ich bin finster entschlossen“ das Projekt zu Ende zu führen.

Vieles spricht dafür, dass Lutz nur den Chefsessel für Pofalla warm hält. Und mit einem Pofalla als Bahnchef, angedacht für die Zeit nach der Bundestagswahl, wird die Bahn genau das, was sie angeblich nie sein darf und

was angeblich mit der Bahnreform von 1994 für alle Zeiten verhindert werden sollte: ein Politikum. Ein Spielball politischer Machtinteressen. Ein Pöstchengeber für Abgehalfterte und eine Zwischenparkstation für Aufsteiger.

April 2017. Am 28. dieses Monats tagt der Lenkungsausschuss zu S21. Der neue Infrastrukturvorstand Pofalla erklärt, man ziele mit dem Land und der Stadt mit einer „außergerichtliche Einigung“ dahingehend ab, dass die zusätzlichen Kosten von S21 auf alle Partner verteilt werden würden. Winfried Hermann und Fritz Kuhn, die mit von der Lenkungsausschuss-Runde sind, schweigen dazu beredt. Das heißt: Jeder Projektpartner, auch Land und Stadt, sollen ihr höchst eigenes Fass ohne Boden erhalten.

Mai 2017. Das verdienstvolle Blatt „KONTEXT“ berichtet, dass Gelder in Höhe von knapp 30.000 Euro, die für die Bürgerbewegung gegen S21 gesammelt wurden und die auf einem Konto des BUND geparkt lagen, von der Umweltorganisation für eigene Personalkosten „aufgebraucht“ wurden.

Juni 2017. OB Kuhn verweigert der Fraktionsgemeinschaft SÖS-LINKE-PluS die Überlassung der Klageschrift der Bahn gegen die Stadt Stuttgart als Projektpartner. Begründung: Eine Einsichtnahme berge „die Gefahr, dass Strategie und Prozessführung durch die Stadt durch eine öffentliche Debatte [...] deutlich erschwert werden.“ Das heißt im Klartext: Diejenigen, die die Zeche bezahlen, dürfen nicht wissen, wann sie wie viel zu bezahlen haben und wie teuer sie alle das Ganze kommt.

Juli 2017. Am 17. dieses Monats wurde „Sieben Jahre Mahnwache“ begangen. Sieben Jahre ein Leuchtturm der Bürgerbewegung gegen Stuttgart 21. Sieben Jahre eine immer neu belebte Bewegung – mit den drei Säulen: Montagsdemos, Mahnwache und Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21. Weswegen mein Buch auch der Bürgerbewegung im Allgemeinen und den Mahnwache-Leuten im Besonderen gewidmet ist.

Bilanz: Der Zeitraum Juli 2016 bis heute war ein enorm ereignisreiches Bewegungsjahr. Klammert man mal die absolute Hochphase aus, dann sind diese jüngeren Ereignisse nur noch vergleichbar mit denen im Jahr 2013. Wobei es damals, beim Kostensprung von 4,5 auf 6,7 Milliarden Euro, „nur“ um die Projektverteuerung ging. Die skizzierten Ereignisse 2016/2017 sind wesentlich breiter angelegt; sie stellen das gesamte Projekt deutlich mehr in Frage als dieses vor gut drei Jahren der Fall war. Dass dennoch weiter gebaut wird, dass der Aufsichtsrat seit Oktober 2016 die neuen Dokumente KPMG-Gutachten und Bundesrechnungshof-Berichte nicht einmal ernsthaft diskutiert – und beim BRH-Gutachten behauptet, man kenne das gar nicht – ist dann seinerseits wieder: *abgrundtief + bodenlos.*

Das hat allein damit zu tun, dass die Oberen in der Politik auf Bundes-, Landes- und Landeshauptstadtebene keinen Gesichtsverlust erleiden wollen. Es herrscht die Staatsräson. Finster entschlossen gilt: „Augen zu und durch – den Gipskeuper“.

Lasst mich mit einem Blick auf zwei Personalien schließen: Zunächst zur Person Volker Kefer. Der Mann war spätestens seit der Schlichtung das Gesicht von S21. Er hatte im Juni 2016 seinen Abgang für Ende 2016 angekündigt. Das geschah damals für alle Beteiligten absolut überraschend. Im zitierten KPMG-Bericht gibt es ganz hinten – im Anhang – eine Liste mit den Namen all derer, mit denen die Prüfer im Auftrag des Aufsichtsrats Gespräche für das Gutachten geführt hatten. Kefer ist nicht auf der Liste aufgeführt. Obgleich die Arbeit am Gutachten im April 2016 begonnen hatten und obwohl Kefer bis Ende 2016 der Hauptverantwortliche für S21 im Bahnvorstand war. Damit stellt sich die große Frage: Warum wurde Kefer nicht als Interviewpartner gewählt? Oder auch: Warum wird er hier nicht aufgeführt?

Die zweite Personalie betrifft Rüdiger Grube. Sein Abgang Ende Januar 2017 hatte etwas Rumpelstilzchenhaftes. Dass er im Aufsichtsrat auf einer Verlängerung seines Vertrags um drei Jahre – anstelle der angebotenen zwei Jahre – bestand, hatte vor allem damit zu tun, dass er dann der Bahnchef mit der längsten Amtszeit gewesen wäre. Wie gehabt: Der Stärkste. Der Größte. Der Längste.

Als das verweigert wurde, hatte er einen Rumpelstilzchen-Auftritt und warf die Brocken hin. Um dann aber in einem Brief an die Bahn-Mitarbeiter zu schreiben: „*Wie Sie wissen, komme ich vom Bauernhof. Da habe ich gelernt, was Geradlinigkeit und zu seinem Wort stehen bedeuten.*“ Tatsächlich fand ja das Gegenteil statt. Grube ritt da eine ganz krumme Tour – von wegen „Geradlinigkeit“.

Interessant ist ja nicht nur, woher die Bahnchefs kamen – Dürr, Mehdorn und Grube kamen bekanntlich alle drei aus der Daimler-Kaderschmiede. Interessant ist ja auch, wohin sie dann gingen – was sie nach ihrem jeweiligen Abgang machten.

Dürr machte weiter in Dürr AG. Autozulieferung eben. Genau das, was wir immer behauptet hatten: Der Bahnchef Heinz Dürr machte mit der Bahnreform Autopolitik im Allgemeinen und er machte als Stuttgart 21-Erfinder in der Daimler-Porsche-Stadt Stuttgart Daimler-Porsche-Politik im Besonderen.

Mehdorn machte nach seinem Abgang als Bahnchef im Frühjahr 2009 weiter in Fliegerei. Er wurde zunächst Air Berlin-Chef. Und danach Airport-Berlin-Chef. Genau das, was wir immer behauptet hatten, solange Mehdorn Bahnchef war: Wir sagten, dass dieser Mann allein abhebt fürs Fliegen. Dass er nicht bodenständig ist bei der Schiene.

Und Grube? Er ist seit seinem Abgang Aufsichtsratschef bei der Hamburger Hafen und Logistik AG HHLA. Zugleich wurde er Top-Berater bei der Investmentgesellschaft Lazard. Der erste Job – der bei der HHLA – steht genau für das, was wir seit der Amtsführung von Grube als Bahnchef immer kritisierten: Der Mann, der einmal Bürochef von Mehdorn war, vernachlässigte – genau wie sein Vorgänger Mehdorn – die Schiene im Inland und machte den wesentlichen Mehdorn-Job weiter: Die Umwandlung der DB AG in einen Global Player. Und in Investments außerhalb des Bereichs Schiene. Genau das, wofür auch die HHLA mit ihrem internationalen Business und mit der Forderung nach ständig neuer Elbausbaggerung steht.

Indem Grube auch bei der Investmentbank Lazard aktiv wird, unterstreicht er: Seine Leidenschaft gilt der Privatisierung, dem Ausverkauf von öffentlichem Eigentum. Denn dafür steht Lazard weltweit – z.B. in Griechenland.

Dafür stand Lazard auch im Jahr 2016, als dieses Investmenthaus von den Herren Rüdiger Grube und Richard Lutz damit beauftragt worden war, bei den Bahntöchtern Arriva und Schenker ausländische Investoren hereinzuholen, auf dass sich Heuschrecken im Bahnkonzern festkrallen können. Was bedeutet hätte, einen neuen Anlauf zur Bahnprivatisierung zu unternehmen.

Kefer und Grube sind weg. Eine wesentliche Rolle spielt bei diesen neuen prominenten Abgängen von S21-Betreibern auch, dass diese Leute nicht an Deck sein wollen, wenn S21 scheitert. Es sind weitere Ratten, die das stinkendes S21-Schiff verlassen.¹

Wir bleiben an Deck.

Wir öffnen die Luken.

Wir notieren und identifizieren den Gestank.

Bodenlos. Abgrundtief.

A Gschmäcke hoch drei.

Stuttgart 21 wird absehbar scheitern. Und wir werden: Oben bleiben!

Winfried Wolf, Chefredakteur von „Lunapark21 – Zeitschrift zur Kritik der politischen Ökonomie“, ist Autor des ersten Buchs zu Stuttgart 21, das 1995 unter dem Titel „Stuttgart 21 – Hauptbahnhof im Untergrund?“ im ISP-Verlag Frankfurt/Köln erschien. Er war wesentlicher Mitherausgeber von drei Büchern zu S21, die 2011-2013 im Verlag PapyRossa erschienen.

Am 24. Juli 2017 stellte Wolf in Stuttgart sein neues Buch zu diesem Thema vor: „abgrundtief + bodenlos. Stuttgart 21 und sein absehbares Scheitern“ (PapyRossa, Köln Juli 2017, 320 Seiten, 16,90 Euro)

Unterstützerkonto der Parkschützer: Inhaber: Umkehrbar e.V. / IBAN: DE02 4306 0967 7020 6274 00 / BIC: GENODEM1GLS. Es können keine Spendenbescheinigungen ausgestellt werden.

¹ Die Tür „Exit“ haben beim Stuttgart 21-Projekt bereits viele Verantwortliche gewählt, so die Vorgänger des aktuellen Bauleiters Manfred Leger Hany Azer und Stefan Penn, der Kefer-Vorgänger Stefan Garber. In die politische Wüste geschickt wurden die S21-Verantwortlichen aus dem ehemaligen CDU-Regierungsteam mit den professionellen Provokateuren Stephan Mappus, der Ex-Ministerpräsident, Tanja Gönner, die ehemalige Umweltministerin, und Heribert Rech, der ehemaliger Innenminister. Abgetreten sind aus dem SPD-Lager u.a. die S21-Verantwortlichen Nils Schmid, der ehemalige Wirtschaftsminister, Claus Schmiedel, der ehemalige SPD-Fraktionsvorsitzende, und Wolfgang Drexler, der S21-Projektsprecher.