

Rede von **Dr. Winfried Wolf**, Verkehrsexperte, Journalist und Herausgeber von ‚LunaPark21‘, auf der 455. Montagsdemo am 4.3.2019

Größenwahn und Wachstumszwang

Drei zerstörerische Monsterprojekte und eine verstörende Personalie: Daimler-Chrysler + A380 + Stuttgart 21 + der Herr R. G.

Liebe Freundinnen, liebe Freunde,

wir sind hier ja oft – nachvollziehbar! – mit viel Kleinklein beschäftigt. Ich erlaube mir mal, Euch und mich auf eine kleine Tour d'Horizon, auf eine kleine Zeit- und Weltreise, zu entführen: zu drei Schauplätzen, zu drei Monsterprojekten, zu drei unterschiedliche Zeitpunkten. (Die Montagsdemos gegen S21 sind ja, wie dies Volker Lösch oft betont, eine Art Volkshochschule unter freiem Himmel)

Schauplatz 1: Stuttgart // Erstes Monsterprojekt DaimlerChrysler // Zeitpunkte: 7. Mai und 18. September 1998.

Am 7. Mai 1998 wird eine „Mega-Fusion“ angekündigt. Daimler und Chrysler sollen fusionieren und fortan als DaimlerChrysler firmieren. In der *Welt am Sonntag* heißt es: „Es ist ein grandioses Resultat unserer Zeit, dass sich Unternehmen über nationale Grenzen hinweg zusammenschließen und [...] sich in nahezu allen Winkeln der Welt engagieren.“

Am 18. September 1998 stehe ich mit ein paar PDS-Aktiven vor der Stuttgarter Schleyer-Halle, in der die Daimler-Hauptversammlung zur Besiegelung des Deals stattfand. Wir drücken den Journalisten und den Kleinaktionären eine Publikation der PDS in die Hand, für die ich als Bundestagsabgeordneter presserechtlich verantwortlich zeichnete. Die ARD-„Tagesschau“ bringt das sogar in den Nachrichten – in Wort und Bild. Auch deshalb, weil in dem Blatt Dinge stehen, die so gar nicht in das offizielle Bild der neuen „Welt-AG“ des Jürgen Schrempp passten. Um nur drei herauszugreifen:

- Da hieß es: „Ein *merger of equals*, ein wie auch immer gleichberechtigter Zusammenschluss fand hier nicht statt. Das ist ein *takeover*, die Übernahme von Chrysler durch Daimler.“
- Dann wurde da eine Kleinaktionärin zitiert mit den Worten: „Der Schrempp will die ganze Welt“. Dazu schrieben wir: „Das ist richtig beobachtet. Der Daimler-Chrysler-Deal ist ein Stück Weltwirtschaftspolitik. Falsch ist jedoch die Personalisierung. Schrempp ist nicht Treibender. Er ist ein von der Deutschen Bank [dem damaligen Mehrheitsaktionär bei Daimler; W.W.] Getriebener. [...] Das Projekt Daimler-Chrysler zielt auf den Triaden-Konkurrenzkampf. [...] Wofür die japanischen Autokonzerne eineinhalb Jahrzehnte gebraucht haben, scheint Daimler auf einen Schlag geglückt zu sein. Ein Fünftel Marktanteil in den USA.“[1]
- Und schließlich gab es in dieser Zeitung ein Interview mit einem Daimler-Betriebsrat – mit einem gewissen Tom Adler. Tom sagte: „Die Belegschaften sind mit dem Erpressungswanderzirkus des Vorstands konfrontiert. Dieser reist von Werk zu Werk und präsentiert die an anderen Standorten abgepressten Verschlechterungen. Mit der Operation Daimler-Chrysler werden Schrempp und [der Chrysler-Boss] Eaton den Standort-Wettbewerb auf eine neue Stufe heben.“[2]

Und wie sieht nun die Bilanz dieses Monsterprojekts heute aus? Seit dem 4. Oktober 2007 heißt Daimler wieder Daimler. Der damals relativ neue Daimler-Chef Dieter Zetsche, der zuvor im DaimlerChrysler-Imperium mehrere Jahre lang selbst Chrysler-Chef war, musste Chrysler aufgeben.[3]

Der damalige Großaktionär Deutsche Bank gilt heute als Konkurskandidat – oder als Kandidat für eine Staatshilfe, die dann den Steuerzahler Milliarden Euro kosten wird. Stichwort: too big to fail. Die „Triade“ gibt es nicht mehr. Japan – als damals neben den USA und der EU gleichberechtigte dritte Macht – ist deutlich zurückgefallen. Stattdessen ist heute China, das 1998 so gut wie keine Rolle auf dem Weltmarkt spielte, Exportweltmeister. Daimler, BMW, VW und Porsche hängen am China-Markt wie der Süchtige an der Nadel. Und der chinesische Autohersteller Geely ist inzwischen mit einem 10-Prozent-Anteil der wichtigste Daimler-Großaktionär.

Und das idyllisch-bunte Bild, wonach sich Unternehmen „in allen Winkeln der Welt engagieren“, hat sich wie in einem verhexten Schwarz-Weiß-Fixierbad krass verändert. Wir erleben derzeit einen Handelskrieg, der vor allem zwischen den USA und China ausgetragen wird. Und der, wird er nicht gestoppt, das Vorspiel für eine große militärische Auseinandersetzung ist.

Schauplatz 2: *Airport Toulouse // Monsterprojekt Airbus A380 // Zeitpunkt: 27. April 2005.*

Ein Airbus A380 rollt auf die Startbahn. Im Fachblatt *FlugRevue* heißt es: „Die Stimmung erinnert an den ersten Mondflug“. Das *Manager Magazin* ruft den Lesern das kleine gallische Dorf, das sich erfolgreich gegen das Imperium wehrt, ins Gedächtnis. Dort heißt es: „Der A380 von Airbus, der neue *Obelix der Läfte*, bricht alle Rekorde [...]. Mit dem Superflugzeug ist Airbus auf gutem Wege, seine Position als weltgrößter Bauer von Verkehrsflugzeugen vor Boeing zu zementieren.“ Das Blatt erinnert auch daran, dass „DaimlerChrysler zu gut 30 Prozent“ an Airbus/EADS beteiligt ist.

Am 27. April 2005 geben sich Gerhard Schröder (deutscher Kanzler), Jaques Chirac (Frankreichs Präsident), Tony Blair (britischer Premier) und José Luis Zapatero (Spaniens Ministerpräsident) in Toulouse die Ehre. Das ZDF feiert in einer zweistündigen Sondersendung den „Sieg Europas über die USA“: 37 Jahre nach dem Jungfernfahrt von Boeings Jumbo Jet 747 gebe es nun mit dem A380 einen „europäischen Großraumjet mit bis zu 800 Flugpassagierplätzen“ – anstelle der (damals maximal) 416 Plätze in der Boeing 747. Die Airline Virgin Atlantic teilte mit, man plane in ihren A380-Jets „in der Upper Class im Oberdeck eine Bar inklusive Hockern“, wobei sich anschließend „Betuchte ins erste fliegende Doppelbett legen“ könnten.

Wie sieht die Bilanz dieses zweiten Monsterprojekts heute aus? Am 14. Februar 2019 – also vor knapp zwei Wochen – verkündete Airbus, der Bau des A380 würde ab sofort eingestellt. Offiziell heißt es, der A380 sei unwirtschaftlich; der Kerosin-Verbrauch zu hoch. Diese Begründungen überzeugen nicht. Der A380 verbraucht deutlich weniger Kraftstoff als die Boeing 747. Verschwiegen wird in der aktuellen Berichterstattung, dass es mindestens drei A380-Flüge gab, bei denen ein Triebwerk während des Flugs explodierte. In zwei der Fälle entging der jeweilige A380 nur knapp einer Flugkatastrophe.[4] Seit 2012 gibt es das Problem der Risse an den Tragflügeln. Die ungewöhnlichen Erscheinungen von Materialermüdung führten dazu, dass Airbus die A380-Jets doppelt so oft in Inspektion schicken muss. Die Zeitung *Financial Times Deutschland* konstatierte: „Die Risse [...] sind ein Indiz dafür, dass der Riesenflieger an der Grenze des derzeit technisch Machbaren fliegt.“[5] Der Chef der Airline Qatar Airways, die selbst zehn A380 im Bestand hat, erklärte Anfang 2019, der Flieger sei „zu schwer, weil seine Tragflügel für eine nie gebaute Langversion ausgelegt sind.“[6] Also ein vorzeitig alternder Obelix mit einem XXL-Hinkelstein.

In jedem Fall handelt es sich beim A380 um die größte Fehlinvestition in der Geschichte der Luftfahrtbranche. Mindestens 15 Milliarden Euro Entwicklungsgelder werden abgeschrieben. Viele Milliarden Euro wurden für die Umbauten und Ausbauten auf vielen Airports in den Sand gesetzt. Mindestens zehn Milliarden Euro Steuergelder sind verloren – rund drei Mal mehr als das, was bislang in Stuttgart 21 fehl-investiert wurde. Sunk costs eben.

Schauplatz 3: *Rathaus Stuttgart // Monsterprojekt Stuttgart 21 // Zeitpunkte: 18. April 1994 und Januar 1995.*

Am 18. April 1994 wurde erstmals das Projekt Stuttgart 21 vorgestellt. Nur neun Monate später wurde bereits eine Machbarkeitsstudie für Stuttgart 21 präsentiert. In dieser wird für Stuttgart 21 im Vergleich zum Kopfbahnhof eine gewaltige Leistungssteigerung versprochen. Die Gesamtkosten von 4,8 Milliarden (und es waren DM) sollten komplett aus den Erlösen der Grundstücksverwertung, aus höheren Fahrgasteinnahmen und aus bereits fest eingeplanten öffentlichen Mitteln finanziert werden.[7] Die Inbetriebnahme sollte „um das Jahr 2010“ stattfinden. Zum Bonatzbau heißt es dort wörtlich: „Der als Baudenkmal anerkannte Bonatzbau soll seine heutige Funktion [...] behalten. Im Seitenflügel des Bonatzbaus an der Cannstatter Straße soll ein weiterer Eingang entstehen, der Südzugang, mit den künftig kürzesten Wegen von der Straße zu den Bahnsteigen.“

Auch bei Stuttgart 21 geht es um das ganz Große – um Weltgeltung. Die Industrie- und Handelskammer der Region Stuttgart, trommelte damals wie folgt für Stuttgart 21: „Die Konkurrenz schläft nicht. Hamburg schiebt sich nach vorn, Köln rüstet gezielt auf. Leipzig kommt mit Elan. München [...] sieht längt in Mailand und Barcelona, in Wien und Prag seine Wettbewerber. Nur Stuttgart tut sich noch immer schwer...“[8]

Der damalige Verkehrsminister Matthias Wissmann – er war dann bald darauf und bis vor kurzem Chef des Verbandes der Automobilindustrie VDA – schwadronierte 1995: Bei Stuttgart 21 „geht es um eine Verkehrsachse intensivster Kommunikation“, um die „Hochgeschwindigkeitsachse Paris – Baden-Württemberg nach München und weiter nach Südosteuropa“.

Heute heißt es immer wieder: Hätte man doch damals gewusst, wohin das alles führt. Nie und nimmer wäre Stuttgart 21 dann gestartet worden. Das wird dann auch als Kritik an uns vorgetragen. Warum wir denn nicht damals bereits unsere Kritik vorgetragen hätten...

Das ist blanker Unsinn und pure Ignoranz. Zum gleichen Zeitpunkt, als S21 erstmals vorgestellt wurde, gab es bereits unsere Stimme der Kritik. Es müffelt natürlich nach Eigenlob, wenn ich da auf mein Buch aus dem Jahr 1995 mit dem Titel „Stuttgart 21 – Hauptbahnhof im Untergrund“ verweise. Etwas unverfänglicher ist dann, wenn ich feststelle: Im Vorwort zu diesem Buch werden bereits als Teil des S21-Widerstands genannt: Gangolf Stocker, Utz Rockenbach, Andreas Kleber. Im Textteil dann noch Peter Conradi, Andreas Jacobson und Bernhard Strasdeit. Und ich schrieb dort – 1995: „Bei Stuttgart 21 geht es um Grundstücksverwertung, Bodenspekulation, Geschäftsreiseverkehr. Oder anders gesagt: um Geld, um Geschäft, um Geschäft und nochmals um Geld.“[9]

Kurz nach Erscheinen dieses Buchs, am 30. November 1995, gründete eine kleine Gruppe um Gangolf Stocker das Komitee „Leben in Stuttgart – kein Stuttgart 21“. Ein weiteres Jahr später, im Herbst 1996, wurden bereits 15.000 Unterschriften für einen Bürgerantrag gegen S21 überreicht.

Wie sieht die Bilanz dieses dritten Monsterprojekts heute aus? Der Bau begann am 2. Februar 2010, exakt zu dem Zeitpunkt, als alles fertig sein sollte. Das städtische Denkmal, das Hunderttausende Ansichtskarten zu Stuttgart zierete, der Bonatzbau, wurde in großen Teilen zerstört. Die Kosten sind in Form einer Mehrstufenrakete explodiert – zuletzt 2018. Die Steuerzahler und die Fahrgäste müssen bluten. Es gibt über zwei Jahrzehnte hinweg eine gigantische Baustelle im Stadtzentrum. Immer neue – oft monströse – Risiken werden bekannt.

Und, ganz wichtig: Wie beim Weltautokonzern DaimlerChrysler und wie beim Airbus A380 sind alle Superlative zerronnen. S21 entpuppt sich als Scheinriese; 10 Milliarden Euro Steuergelder werden eingesetzt für die Verzweigung eines funktionierenden Kopfbahnhofs. Buchstäblich niemand – kein Lutz, kein Kretsch, kein Kuhn – spricht mehr von einer europäischen Verkehrsachse Paris – Stuttgart – Bratislava. Und die deutlich bescheideneren Gäubahn-Achse Zürich – Stuttgart soll drei Jahre lang in Vaihingen enden.

Es geht bei Stuttgart 21 ausschließlich darum, sich durchzuwurschteln, halbwegs recht zu behalten, irgendwie das Gesicht zu wahren, sich in die Rente bzw. Pension durchzumogeln. Es geht um Staatsräson anstelle von ratio, darum, der Besserwiserei den Vorrang vor der Vernunft zuzuschustern.

Verblüffend ist nun – und war auch für mich bei meinen neuen Recherchen: Bei allen drei Projekten gab es eine Person, die das maßgeblich steuerte. Ihr Name: Rüdiger Grube.

Grube war 1994 bis 2009 Daimler-Abteilungsleiter für Konzernstrategie. Jürgen Grässlin schreibt in seiner Schrempp-Biographie, die 1998 erschien: „Ohne Grube [...] wäre der Megadeal [DaimlerChrysler] nicht so erfolgreich verlaufen.“[10] Rüdiger Grube war Hartmut Mehdorns Bürochef, als Mehdorn DASA-Chef war, Chef der Daimler-Tochter, die dann den deutschen Teil von Airbus-EADS bildete. Grube war bald darauf als Vertreter des Großaktionärs Daimler bei Airbus Mitglied im Airbus Verwaltungsrat. Und Grube war 2007 bis 2009 im Airbus-EADS-Verwaltungsrat sogar Chairman – Verwaltungsratschef. Das waren die entscheidenden Jahre bei Airbus, als der A380 abhob.[11] Grubes Vorbild war übrigens der politisch weit rechts außen agierende CSU-Chef Franz-Josef Strauß. Und Strauß zielte vor allem darauf ab, dass Deutschland über den Umweg EG/EU einen dritten Anlauf unternimmt, um Großmacht zu werden. Grube unterstützte massiv das Projekt A380 und nannte diesen „das Flaggschiff von Airbus.“[12]

Beim Monsterprojekt Stuttgart 21 gibt es nun zweifellos eine Reihe von Vätern. Natürlich waren hier Heinz Dürr und Hartmut Mehdorn wichtig. Und natürlich stellt sich, wie das ja auch vor wenigen Wochen die ZDF-„Anstalt“ ansprach, die Frage: Wie kann es sein, dass alle drei genannten Bahnchefs aus der Daimler-Kaderschmiede kamen?[13]

Der Beitrag von Dürr bei S21 bestand darin, das Projekt in die Planungen der neu gegründeten Deutschen Bahn AG eingeschleust zu haben. Der Beitrag von Hartmut Mehdorn bestand darin, dass er das S21-Projekt, das zuvor vom Interimsbahnchef Johannes Ludewig gestoppt worden war, reaktivierte. Allerdings hat er – Mehdorn – danach S21 eher schleifen lassen. Nicht deshalb, weil er ein „Guter“ war. Sondern weil er ein „ganz Böser“ war: Mehdorn wollte in den Jahren 2002 bis 2007 die Deutsche Bahn *einschließlich* der Infrastruktur an die Börse bringen, diese privatisieren. Für diesen Zweck war es super, dass das Land Baden-Württemberg und die Stadt Stuttgart mehr als 1,5 Milliarden Euro an Vorsubventionierung für S21 leisteten. Das machte die Braut für die Börse sexy. Doch Stuttgart 21 selbst, als konkretes Projekt, wollte Mehdorn sich in diesen Jahren nicht ans Bein binden. Das hätte die Investoren, die ja auch die Infrastruktur mit übernehmen wollten, abgeschreckt. Da hätten

diese dann ein Danaer-Geschenk von 17 Kilometern Tunnelstrecken im Anhydrit aufgehalst bekommen. Als der Bahnbörsengang Ende 2008 dann scheiterte, hatten wir eine komplett andere Situation. Und wenige Monate später, ab Mai 2009, hatten wir einen komplett neuen Bahnchef – Rüdiger Grube.

Und Grube war es dann, der 2009 bis 2017 gut acht Jahre lang unerbittlich Stuttgart 21 vorantrieb. Er war es, der bereits bei seinem Amtsantritt Mitte 2009 im kleinen Freundeskreis sagte: „Das Ding [Stuttgart 21; W.W.] muss jetzt durchgezogen werden. Und ich ziehe das durch.“[14] Grube war es in der Folge, der – lange Zeit zusammen mit dem Lächelmonster Volker Kefer – an allen kritischen Boxenstopps der S21-Entwicklung Taktgeber im zerstörerischen S21-Prozess war:

- während der Schlichtung im November 2010,
- beim Stresstest im Juli 2011,
- bei der Volksabstimmung im November 2011,
- beim Kostenanstieg zum Jahreswechsel 2012/2013
- und bei der Ende 2016 eingereichten Klage der Deutschen Bahn AG auf Übernahme der S21-Mehrkosten durch Stadt Stuttgart und Land Baden-Württemberg.

Es bleibt, aus all dem die Lehren zu ziehen. Es sind die Folgenden:

Erstens. Stuttgart 21 steht nicht allein. Was hier an Stadtzerstörung, Umweltbelastung und Beitrag zur Klimaerwärmung stattfindet, hat System. Bei den drei angeführten Monsterprojekten verbindet sich auf fatale Weise der Zwang zu Wachstum und Profitmaximierung mit der Großmannssucht und der Machtgier einzelner Personen. Es war Rüdiger Grube selbst, der sagte, um was es immer geht: O-Ton-Grube: „Cash in de Däsch – is the name oft he game“.

Es geht Geld. Um die Verwertung von Gelände. Um die Planierung des Gleisfeldes für noch mehr Shopping. Und um eine noch mehr autogerechte und noch menschenfeindlichere Daimler-Porsche-Stadt.

Zweitens. Auch die größten Projekte dieser Art können scheitern. DaimlerChrysler endete in einer Massenkarambolage. Der A380-Vogel hat eine Notlandung hingelegt. Und es ist ab und an das Großkapital, und es sind ab und an die Großkopfeten, die ein Einsehen haben und die Notbremse ziehen. Und da gilt dann plötzlich das, was wir seit Jahren sagen: Wenn ein Projekt unwirtschaftlich ist, dann muss man aussteigen – egal an welchem Zeitpunkt, egal, wie viel bereits investiert wurde. Das sind alles versenkte oder versunkene Kosten – sunk costs.

Drittens. Widerstand ist dabei immer wichtig. Das ist Aufklärungsarbeit, Volkshochschule unter freiem Himmel – auf unseren Kundgebungen, in unseren Texten, auf unseren Websites, im Mahnwachenzelt. Vor einem Jahr konnten so die Freundinnen und Freunde in Frankreich den Flughafen Notre Dame des Landes stoppen. Derzeit herrscht Baustopp im Val di Susa, wo unsere italienischen Freundinnen und Freunde seit zwei Jahrzehnten Widerstand leisten. Und wir verspüren in jüngerer Zeit doch auch etwas Auftrieb, wittern neue Morgenluft. Siehe die ganzseitige Anzeige in der FAZ vom 29. September 2018 mit dem Appell an den Bundestag zum S21-Ausstieg. Siehe die jüngeren Veröffentlichungen von Thomas Wüpper und Arno Luik. Siehe das neu gestartete Projekt „Lenk-Kunst-in-Stuttgart“.[15] Siehe die phantastische Sendung der ZDF-„Anstalt“.

Ich bitte um ein kleines-großes Geburtstagsgeschenk. Um genau das, was *Uta Köbernick* am 29. Januar 2019 in eben dieser ZDF-Sendung „Die Anstalt“ in ihrer Rede – gerichtet an 2,5 Millionen TV-Zuschauer, gerichtet an Euch, gerichtet an uns – ganz am Ende sagt: „Liebe Stuttgart-21-Gegner. Ich habe eine Bitte... und ich traue mich fast nicht, sie zu sagen: Haltet durch!“

Halten wir durch – beim Kampf um die Wahrheit, um die Aufklärung, um den aufrechten Gang. Um das Oben bleiben!

Anmerkungen:

[1] Winfried Wolf, Megafusion und Triadenkrieg, in: Zeitschrift „wsw - wirtschaft – soziales – widerstand“, herausgegeben von der Bundestagsfraktion der PDS, Nr. 11, Sommer 1998.

[2] „Eigentlich wäre jetzt das Ende der Bescheidenheit angesagt“ – wsw-Interview mit Tom Adler, Daimler-Betriebsrat, in: wsw Nr. 11, Sommer 1998.

[3] Chrysler gehört heute zu Fiat (wo es einen nächsten Crash geben könnte). Daimler hatte sich 2000 auch Mitsubishi einverleibt – und musste nun auch bei Mitsubishi wieder aussteigen. Mitsubishi gehört heute zu Nissan. Nissan wiederum gehört seit 2000 formal zu Renault. Auch hier könnte es in Bälde einen Crash geben; der Boss der Konstruktion Renault-

Nissan, Carlos Ghosn, sitzt seit November 2018 in Tokio im Knast. Das japanische Autokapital will keine Kommandos mehr aus Paris erhalten.

[4] Am 4. November 2010 explodierte kurz nach dem Start eines voll besetzten A380 der australischen Airline Qantas in Singapur ein Triebwerk. Der Jet konnte zwei Stunden später notlanden. Teile des explodierten Triebwerks hatten eine Tragfläche durchschlagen und kurzzeitig einen Brand ausgelöst. Am 30. September 2017 explodierte bei einem A380 der Airline Air France/KLM auf dem Flug Paris – Los Angeles erneut eines der vier Triebwerke. Der Jet musste auf Neufundland, Kanada, auf einem Militärflughafen notlanden; die 497 Fluggäste saßen dort fast einen Tag lang im Flugzeug fest. Eigentlich wollte Airbus im Frühjahr 2019 eine Expedition in Grönland durchführen, um die abgestürzten Teile des explodierten Triebwerks, die unter einer vier Meter dicken Eisschicht liegen, zu bergen und um so die Ursache der Explosion herauszufinden. Am 13. November 2012 musste ein A380 der Airline Emirates auf dem Flug von Sydney nach Dubai zum Ausgangsflughafen zurückkehren wegen eines ausgefallenen Triebwerks. In einzelnen Berichten heißt es auch hier, das Triebwerk sei explodiert. Siehe ausführlich: Winfried Wolf, „Das Aus des A380“, auf Nachdenkseiten – siehe: <https://www.nachdenkseiten.de/wp-print.php?p=49451> [aufgerufen am 3.3.2019]

[5] Financial Times vom 19. Februar 2012.

[6] Aussage von Akbar Al Baker, Chef von Qatar Airways gegenüber dem Fachblatt „aero.de“; hier zitiert nach Spiegel Online vom 6. Februar 2019.

[7] Wörtlich heißt es dort: „Finanziert werden sollen diese Investitionen [in Höhe von 4,8 Milliarden DM oder umgerechnet 2,45 Milliarden Euro; W.W.] aus der Grundstücksverwertung, durch Einnahmen aus dem erhöhten Fahrgastaufkommen [...] sowie aus dem Bundesverkehrswegeplan und aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes.“ Machbarkeitsstudie S. 5; ausführlicher bei Winfried Wolf, abgründig + bodenlos. Stuttgart 21, sein absehbares Scheitern und die Kultur des Widerstands, Köln April 2019, S. 38.

[8] Magazin Wirtschaft Nr. 2/1995, S. 14; hier zitiert nach: Winfried Wolf, Stuttgart 21 – Hauptbahnhof im Untergrund, S.71.

[9] Winfried Wolf, Stuttgart 21, Hauptbahnhof im Untergrund, a.a.O., S. 78. In diesem Buch wurde im Übrigen bereits die Abhaltung eines Bürgerentscheids und eines Bürgerbegehrens propagiert; in einem Kasten wurden die Modalitäten für ein Bürgerbegehren erklärt.

[10] Jürgen Grässlin, Jürgen E. Schrempp. Der Herr der Sterne, München 1998, S.331. J. Grässlin schreibt: „Im Besprechungszimmer des Rüdiger Grube [in der Daimler-Zentrale in Möhringen; W.W.] hängt die Abbildung einer wolkenfreien Erde. Zusammengesetzt aus unzähligen Satellitenbildern, zeigt das Foto, was den Daimler-Abteilungsleiter für Konzernstrategie bewegt. Den Globus fest im Visier, gilt es einen unglaublichen Erfolg zu feiern.“

[11] Grubes offizielle Biografie liest wie folgt: „1990 wurde er [R. Grube; W.W.] Leiter des Büros des Vorsitzenden der Geschäftsführung der Deutschen Airbus GmbH. 1992 war er verantwortlich für den Luft- und Raumfahrtstandort München-Ottobrunn und wurde 1995 zum Direktor Unternehmensplanung und Technologie der DASA berufen. 1996 wechselte er als Senior Vice President und Leiter der Konzernstrategie zur Daimler-Benz AG, ab 1998 in gleicher Funktion zur DaimlerChrysler AG. Von Januar bis September 2000 war er Vorsitzender des Vorstands der Häussler-Gruppe. 2000 wurde er bei DaimlerChrysler Bereichsvorstand der Konzernentwicklung. Seit 2001 war Grube im Vorstand der Daimler AG verantwortlich für das Ressort Konzernentwicklung (Konzernstrategie, Mergers & Acquisitions, Industrielle Beteiligungen, IT) sowie seit 2004 für alle Nordostasien-Aktivitäten. Darüber hinaus war er Chairman des Board of Directors des europäischen Luft- und Raumfahrtunternehmens EADS.“ Nach: München Management Kolloquium 2019 – siehe: <https://www.management-kolloquium.de/referenten/2012/dr-ruediger-grube-766> [abgerufen am 2.2.2019].

[12] Grube: „Die beiden [Ludwig Bölkow und Franz-Josef Strauß; W.W.] waren Visionäre. Beide glaubten an einen Erfolg der europäischen Luft- und Raumfahrtindustrie. [...] Derzeit produzieren wir noch zu 75 Prozent für zivile und zu 25 Prozent für militärische Kunden, hier haben wir uns zum Ziel gesetzt, in beiden Bereichen in etwa den gleichen Umsatz zu machen.“ In: Süddeutsche Zeitung vom 23. März 2009; Interview mit Rüdiger Grube – „Export machen wir nicht mit Bratpfannen“. [Das Internet nennt hier als Datum des Artikels „17. Mai 2010“. Das ist, wie mein Papier-Archiv sagt, falsch].

[13] Bei Jürgen Grässlin (a.a.O., S. 331) heißt es: „Das neue Team müsse ‚eine Kaderschmiede‘ werden, hat Grubes Vorgabe gelaute.“

[14] Zitiert bei Andreas Schmidt, Der Herrenabend als Heimspiel für den Bahnchef, in: Hamburger Abendblatt vom 15. November 2010.

[15] Im Januar 2019 startete das Projekt für eine von dem Bildhauer Peter Lenk geschaffene Skulptur zum Thema Stuttgart 21 und zum Widerstand gegen dieses Monsterprojekt. Siehe die Website: www.lenk-in-stuttgart.de

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