

Rede von **Winfried Wolf**, Verkehrswissenschaftler, auf der 208. Montagsdemo am 3.2.2014

Liebe Freundinnen und Freunde,

Stuttgart 21 ist *exemplarisch*. Und doch zugleich *verallgemeinerbar*. Das Projekt ist hinsichtlich des Zerstörerischen etwas *Besonderes*. Aber doch zugleich *charakteristisch für allgemeine Tendenzen* in unserer Gesellschaft. Ich möchte dies heute an den drei Beispielen verdeutlichen: STUVA, CAROTA und POFALLA.

Zum *ersten Beispiel*: STUVA e.V.

Das klingt bereits unterirdisch. Und das ist es auch – allerdings höchst irdisch-unterirdisch. Es handelt sich da um die „Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen – STUVA e.V.“. Diese tagte Ende November in Stuttgart. Es tagten 1600 Leute mehrere Tage lang. Sie hatten sich im ICS, dem Internationalen Congresscenter Stuttgart versammelt. Das Hauptreferat dort hielt ein gewisser Dr. Volker Kefer. Auch ein Staatssekretär der Landesregierung war dort und begrüßte die illustre Runde – und erklärte stolz, dass die Firma Herrenknecht ja auf Landesboden, in Hausen, zu Hause sei.

Kefer entwickelte in seinem Vortrag die bekannte Theorie, wonach in Zukunft immer mehr Menschen in Metropolen wohnen werden. Die wollten dann gerne Metropolen-Hopping betreiben – von Großraum zu Großraum sausen. Auf dem Stuttgarter Bahnhof sieht man ja jetzt wegen der gewaltigen Umbaumaßnahmen diese Schilder, auf denen trägt ein Maulwurf drei Richtungspfeile. Darauf steht: „Hier lang“, „Dort na“ und „Egal wohin“. Das könnte ganz gut das Motto dieses Metropolen-Hoppings sein.

Und weil die Leute das so wollten, so Kefer bei der STUVA-Tagung weiter, setze die Bahn auf den Ausbau der Hochgeschwindigkeit-Strecken. Und dafür brauche man eben viele Tunneln.

Heute gibt es laut Kefer im deutschen Schienennetz 692 Tunneln mit einer Gesamtlänge von 492 Kilometern. In den nächsten 15 bis 20 Jahren seien weitere 184 Tunnelkilometer für Ersatzbauten und vor allem für Aus- und Neubauten vorgesehen. All das zusammen soll schlappe 25 Milliarden Euro kosten – Steuergelder, versteht sich. Das muss man sich mal vor Augen halten: In 179 Jahren deutsche Eisenbahn wurden knapp 500 Kilometer Tunnelbauten gebaut. Doch in den nächsten 20 Jahren sollen weitere 200 Kilometer hinzukommen. Und dies bei einem schrumpfenden Netz. Und dies ohne dass sich – so zumindest meine Kenntnis – neue Mittelgebirge aufgetürmt oder die Endmoränenlandschaft neu sortiert hätte. Soweit Kefer zum *Allgemeinen*.

Das *Besondere, das Exemplarische* dann – man tagte ja in Stuttgart!: S21 und die Neubaustrecke über die Schwäbische Alb soll den größten Teil dieser Summe in die Kassen der Baumafia spülen. Mit der Tunnelaufpatin Gerlinde Santa Barbara Kretschmann. Kefer nannte für diese zwei Großprojekte die *Gesamtsumme* von 9,3 Mrd. Euro. Laut Fußnote zu seinem Vortrag sind dabei für S21 nur 5,978 Milliarden veranschlagt. Obgleich ja bereits 6,8 Milliarden Euro eingestanden wurden.

Das *zweite Beispiel*: CAROTA.

Das ist Latein und steht für Gelbe Rübe, Karotte oder auch Möhrchen. Ihr kennt das vielleicht bereits – es geht nicht um Bio-Gelbe-Rüben. Sondern um Boni-Bimbis, um Gratifikationen für Top-Manager. Der Begriff „Möhrchen“ stammt von dem Grube-Vorgänger Mehdorn. Ende September 2008 – auf

dem Höhepunkt des Projektes Bahn-Börsengang – wurde bekannt, dass Mehdorn als Bahnchef und seine Vorstandskollegen Extra-Vergütungen für den Fall erhalten sollten, dass der Bahn-Börsengang klappt. Mehdorn erklärte das folgendermaßen: „*Es ist allgemein üblich, dass es einen Anreiz fürs Management und Führungskräfte gibt. Der Eigentümer gibt denen, die die Aktien verkaufen, Möhrchen, damit sie sich anstrengen, diese möglichst teuer zu verkaufen.*“ (Spiegel online 31.10.2008).

Nun pflegt Bahnchef Grube ja immer zu sagen, von den 3,5 Millionen Euro seines Jahresgehalts sei der größte Teil eine „erfolgsabhängige Zahlung“. Tatsächlich gab es – ausgelöst durch den Fall Pofalla – im „Handelsblatt“ am 7. Januar 2014 eine Debatte über die Zusammensetzung der Vorstandsgehälter der Deutschen Bahn AG. Laut Handelsblatt-Bericht sind die Kriterien für diese „Erfolge“ absolut vage. Das führte dazu, dass Grube im Jahr 2012 bei rund 100 Prozent Erfolg lag. Oder auch: die vollen 3,5 Millionen Euro erhielt. Bei Kefer waren es rund 2 Milliönchen Grundgehalt einschließlich der Möhrchen. Soweit erneut *zum Allgemeinen*.

Das Besondere: Bei Grube und bei Kefer hängen laut Handelsblatt ein wichtiger Teil der Erfolgskriterien mit Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm zusammen. So ist Grube vertraglich verpflichtet „*regelmäßige Treffen mit Ministerpräsident Winfried Kretschmann*“ durchzuführen. Bei Kefer steht im Vertrag: Erforderlich – für den Erhalt der Möhrchen – sei die „*intensive Kommunikation mit den Projektpartnern, der Geschäftsführung und dem Beirat der Projektgesellschaft*“ S21. Im Klartext: Je mehr Zerstörung in Stuttgart, desto größer das Gehalt von Grube und Kefer. Oder auch: Wenn wir gewinnen, verlieren Grube und Kefer Möhrchen.

Das *dritte Beispiel*: POFALLA.

Ende letzten Jahres wurde bekannt: Der langjährige Chef des Bundeskanzleramts, der im Rang eines Ministers und zusammen mit seinen MdB-Diäten monatlich ja nur um die 20.000 Euro verdiente, Herr Ronald Pofalla, will aus der Politik aussteigen und bei der Bahn ganz oben einsteigen – im Vorstand. Als Vorstandsmitglied für den Bereich Politik/Lobbyarbeit. Grundgehalt inklusive Möhrchen: um die 1,5 Milliönchen. Das hatten bereits im November die Kanzlerin Merkel, der Bahnchef Grube und der Aufsichtsratschef der Bahn, Herr Utz-Helmuth Felcht, miteinander verabredet. Vertraulich versteht sich. Nun entscheidet jedoch laut Aktiengesetz der Aufsichtsrat über die Zusammensetzung des Vorstands. Felcht wusste über die Personalie Pofalla also Bescheid. Die anderen 19 Aufsichtsratsmitglieder wussten jedoch nicht Bescheid. Legal, illegal, scheiß-der-Hund-drauf-egal.

Nun ist dieser Vorgang auf der *allgemeinen Ebene* bereits doppelt skandalös: Skandalös ist, dass der Politiker, der im Kanzleramt mit Angelegenheiten der Deutschen Bahn zu tun hatte, zu dieser wechselt. Es handelt sich um den berüchtigten Drehtür-Effekt. Um das gewinnbringende Da-raus-da-rein. Und es ist skandalös, dass die Deutsche Bahn ein Millionen-Salär dafür zahlt, dass jemand Lobbyarbeit im Bereich Politik macht. Die Deutsche Bahn befindet sich – noch! – zu 100 Prozent im Eigentum des Bundes. Im Klartext: Der Angestellte im Bahnvorstand kriegt ein Millionen-Salär dafür, dass er bei seinem Chef gute Stimmung macht. Oder auch: Der Schwanz wedelt hier ausgesprochen heftig mit dem Hund. Soweit erneut *zum Allgemeinen*.

Und auch hier gibt es wieder *das Besondere*, das Stuttgart 21 Betreffende: Es stellte sich heraus – und es wurde mit der ganz ausgezeichneten Strafanzeige, die die Freunde Conradi, von Loeper und Reicherter am 12. Januar 2014 bei der Staatsanwaltschaft Berlin gegen Herrn Ronald Pofalla einreichten dokumentiert – dass Herr Pofalla sich besonders um Stuttgart 21 verdient gemacht hat.

Vor genau einem Jahr gab es hier in Stuttgart ein weiteres Mal berechtigte Hoffnungen, dass S21 scheitern würde. Kurz zuvor war bekannt geworden, dass der angeblich eherne „Kostendeckel“ bei dem Projekt in Höhe von 4,5 Milliarden Euro gesprengt, dass S21 bis zu 2 Milliarden Euro teurer werden würde. Dass damit das Projekt auch nach den Rechenarten der Deutschen Bahn *unwirtschaftlich* sein würde. Spätestens damit wurden im Übrigen die Grundlagen der Volksabstimmung verlassen.

Doch plötzlich – Ende Februar – war es dann wieder ganz anders. Wie das kam, beschrieb damals die Wochenzeitung „Die Zeit“ wie folgt: *„Vergangene Woche waren die drei Staatssekretäre, die die Bundesregierung im Aufsichtsrat vertreten, zu Kanzleramtschef Ronald Pofalla zitiert. Man beriet sich. Man redete über die politischen Folgen eines Ausstiegs bei Stuttgart 21. Kurz darauf ging die Meldung über den Ticker: ‚Bahn darf Stuttgart 21 trotz Mehrkosten weiterbauen.‘“*

Es war also Pofalla, der die Aufsichtsräte des Bundes auf Linie brachte. Wobei dieses Treffen nur das ist, was öffentlich bekannt wurde. Pofalla soll noch bis einige Stunden vor der entscheidenden Aufsichtsratsitzung vom 5. März 2013 intensive Telefonate mit anderen Aufsichtsratsmitgliedern geführt haben – alle mit dem Tenor: die zusätzlichen zwei Milliarden Euro unbedingt durchwinken! Und so geschah es dann. Alle Aufsichtsräte bis auf den einen, den die GDL stellt, stimmten dafür, dass weitere zwei Milliarden Euro – faktisch Steuergelder – in das S21-Fass-ohne-Boden gepumpt werden.

Man reibt sich da verwundert die Augen. Heißt es nicht immer, die Bahn sei Aktiengesellschaft? Man könne als Eigentümer nicht „auf das operative Geschäft der Bahn einwirken.“ Offensichtlich doch. Pofalla konnte das. Und er tat dies auf Geheiß seiner Chefin, der Kanzlerin.

Nun ließ dieselbe alte und neue Kanzlerin in den neuen Koalitionsvertrag hineinschreiben: *„Wir werden (...) das Steuerungskonzept für die DB AG (...) überarbeiten.“* Es wird also gesteuert. Und es wird von der Bundesregierung, der Vertreterin des Eigentümers, des Bundes, gesteuert. Nun gab es in den vergangenen zwei Jahrzehnten, seit Gründung der Deutschen Bahn AG, im Bundestag hunderte Kleine Anfragen zur Bahn, die früher mal Peter Conradi, später auch oft ich als MdB, dann auch Winfried Hermann und Anton Hofreiter, und heute andere Bundestagsabgeordnete, so Sabine Leidig, stellten und stellen. Und all diese Kleinen Anfragen zur Bahn wurden zu 75 % seitens der Bundesregierung beantwortet mit: *Dazu dürfen wir nichts sagen. Das wissen wir nicht. Die Bahn ist eine Aktiengesellschaft. Sie arbeitet autonom. Der Eigentümer hat darauf keinen Einfluss.*

Offensichtlich hat sie nicht nur Einfluss. Sie nimmt massiv Einfluss. Allerdings verdeckt, geradezu konspirativ. Und mit Direktiven, die den Interessen des Unternehmens Bahn, den Interessen von Fahrgästen und Bahnbeschäftigten, widersprechen. Zugunsten eines zerstörerischen und auch eines direkt unwirtschaftlichen Projekts.

Damit ist ein für alle Mal klar und gut dokumentiert: Stuttgart 21 wird von ganz oben gesteuert – von der Bundesregierung. Und diese Bundesregierung wirft immer neue Steuermilliarden in dieses sprichwörtliche Fass-ohne-Boden. Sicher auch im Auftrag der Autolobby und der Betonmafia, dieser unterirdischen Gesellschaft.

Aber eben auch und nicht zuletzt mit der Absicht, einen Erfolg der Bewegung gegen Stuttgart 21 zu verhindern. *Weil damit das Exemplarische in Stuttgart zum Allgemeinen bundesweit und vielleicht europaweit werden würde.*

Machen wir also weiter. Wir sehen, dass die da ganz oben uns verdammt ernst nehmen. Machen wir weiter im zwanzigsten Jahr nach erstmaliger Verkündung von S21. Machen wir weiter im fünften Jahr des massenhaften Widerstands gegen das Projekt. Machen wir weiter Im vierten Winter einer wunderbaren und bewundernswerten Mahnwache. Machen wir weiter mit dem dritten und vierten Bürgerbegehren, bei denen es jetzt um den Endspurt geht. Machen wir weiter Ende April hier in Stuttgart mit der Konferenz „20 Jahre Bahnreform – 20 Jahre Stuttgart 21.“

Angesichts all dieses unterirdischen Wirkens und all dieser unterirdisch-zerstörerischen Kräfte sagen wir: Oben bleiben.

Unterstützerkonto der Parkschtützer: Inhaber: Umkehrbar e.V. / Kto-Nr.: 7020 627 400 / BLZ: 430 609 67 (GLS-Bank) / Es können keine Spendenbescheinigungen ausgestellt werden.