

Rede zur Montagsdemo am 12.01.2015:

These Nr. 1: Die Bahn beendet „Stuttgart 21“ NICHT aus eigenem Entschluss, weil sie sich an dieser katastrophalen Fehlplanung per Saldo bis jetzt eine goldene Nase verdient. Mit „Saldo“ meine ich das Einbeziehen **aller** pekuniärer Fakten, also auch die der Öffentlichkeit **vorenthaltenen versteckten Vorteilsgewährungen** durch Land, Stadt und Flughafen, sowie die direkten Erlöse und Einsparungen der Bahn. Darauf komme ich gleich zurück.

These Nr. 2: Die Bahn wird an „Stuttgart 21“ scheitern – es ist nur eine Frage der Zeit! Vielleicht zerstören sie das Mineralwasser, was für Stuttgart die Katastrophe schlechthin wäre, vielleicht quellen die Anhydritschichten in den geologisch so riskanten Tunnelstrecken; vielleicht müssen sie die oberirdischen Gleise erhalten, weil private Bahnbetreiber sich mit dieser Forderung durchsetzen - und schließlich – sehr wahrscheinlich sprengen sie in naher Zukunft erneut ihre letzte Kostenschätzung von 6,8 Mrd. die ja bei Licht besehen heute schon wegen der Kostensteigerungen auf den Fildern bei über 7 Milliarden steht, wohlge-merkt, ohne diesen „Filderbahnhof Plus“!

Wir wissen nicht, was dieses Murksprojekt am Ende kosten wird, aber wir ahnen es: 9 Milliarden? Gar 10 oder noch mehr? Bei diesem Milliardengrab erscheint alles möglich.

Und so stellt sich fortwährend die Frage: kann man noch innehalten mit diesem bahnbetrieblichen und auch städtebaulichen Unfug und umschwenken auf die Sanierung und Modernisierung des guten alten Kopfbahnhofs? Von mir dazu ein klares „**yes, we can**“!

Was müsste geschehen?

Nun, außer der denkmalschutzrechtlichen Todsünde des Abrisses der beiden Bahnhofsflügel, des riskanten Grundwassermanagements und dieses furchtbaren, vorzeitigen Eingriffs in den Schlossgarten hat die Bahn – **BIS JETZT – IM Bahnhof selbst** nur abgerissen, was auch bei einer grundlegenden Sanierung des Kopfbahnhofs abzureißen wäre. Viel mehr ist - bis auf ein paar wenige verlorene Tunnelkilometer - noch nicht passiert.

Die Frage, was der Kopfbahnhof heute kosten würde, muss man zum einen **vom reinen Kostenaspekt** des Rückbaus und der Sanierung betrachten. **Zum andern** aber im Blick auf meine eingangs erwähnte **These 1**, dass an diesem bahnbetrieblichen Schwachsinn krampfhaft festgehalten wird, eben **weil** die DB AG – und auch noch einige andere – auf unser aller Kosten umso mehr verdienen, je teurer das Projekt wird.

Erst mal zu den **reinen Baukosten** eines Umschwenkens hin zum Kopfbahnhof:
Ich schätze mal weit auf der sicheren Seite für die verlorenen Kosten all' dessen, was schon an Unsinn verbaut worden ist: rund 900 Millionen;

Für die Modernisierung des Kopfbahnhofs:	rund 800 Millionen;
Für die zweifellos notwendige Sanierung des Tunnelgebirges mögen angesetzt werden:	rund 500 Millionen;
Für die Verbesserung der Zuläufe rechne ich äußerst großzügig mit:	rund 100 Millionen
Und für Rundung, Unvorhergesehenes und Sonstiges füge ich nochmals großzügigst	rund 100 Millionen hinzu.

Das macht für alles zusammen im schlimmsten Fall rund 2,4 Milliarden Euro!

Ganz bewusst habe ich die **Rückabwicklung** des rechtlich windigen Grundstücksgeschäfts der Bahn mit der Stadt Stuttgart plus Verzinsung in Höhe von insgesamt rund 950 Mio. € **NICHT zu den Rückabwicklungskosten gerechnet**. Die Bahn bekommt ihre Grundstücke zurück; die Stadt Stuttgart ihr Geld und die Zinsen, basta. Beachtlich ist dabei, dass die Bahn diese Grundstücke bei der Privatisierung 1994 einst vom Bundeseisenbahnsondervermögen **unentgeltlich** übertragen bekommen hat – dies unter der Bedingung, **soweit diese Flächen bahnbetrieblich notwendig sind!** Nachdem die Bahn aber mit ihrer Fehlplanung nachweist, dass sie die Flächen **betriebl**ich künftig nicht mehr benötigt, hätte sie die Grundstücke genauso **unentgeltlich** wieder an das Bundeseisenbahnvermögen, also den Staat, zurückübergeben müssen. Stattdessen bereichert sie sich faktisch ungerechtfertigt mit dem überhöhten Kaufpreis der Stadt von knapp 460 Mio. und der inzwischen aufgelaufenen Verzinsung von 500 Mio. Diese ungerechtfertigte Bereicherung der Bahn kann daher keinesfalls bei den Rückabwicklungskosten erscheinen. Es würde sich vielmehr lohnen, dem Grundstücksgeschäft aus dem Jahre 2001 mal rechtlich auf den Zahn zu fühlen, ob hier nicht eine **Veruntreuung von Steuermitteln** vorliegt.

Bei frühzeitigem Stopp dieser Fehlplanung schon vor Jahren hätte man all das – einige Planungskosten mal rausgerechnet - noch um rund 700 Mio. billiger, also **für rund 1,7 Milliarden**, haben können, aber die Bahn hat ja vorsätzlich eine vollendete Tatsache nach der anderen geschaffen, um einen Projektstopp um jeden Preis zu verhindern. Diese selbst eingebrockte Suppe müssen Grube, Kefer und die verantwortlichen Politiker jetzt eben auslöffeln, falls man sich doch noch vernünftigerweise des Kopfbahnhofs annimmt!

Es stehen nach heutigem Stand also großzügig geschätzt, **ohne** die Grundstücks-Rückabwicklung aber **mit** Rückbau des Angefangenen rund 2,4 Mrd. € für einen der besten Bahnhöfe Deutschlands einer unsäglichen Vergeudung von 9 oder gar 10 Milliarden € für die erwiesene Verschlechterung des Bahnknotens Stuttgart gegenüber!

Ich wiederhole nochmal ausdrücklich, das gilt nur bei **rein baukostenmäßiger** Betrachtung! Nun müssen wir aber wieder meine eingangs genannte **These 1**, also die exorbitanten Gewinne der Bahn aus diesem Fehl-Projekt bedenken: und da muss wieder mal öffentlich auf den Tisch gelegt werden, was an **verdeckten Zuwendungen** von Stadt, Land und Flughafen zur Förderung von „Stuttgart 21“ **zusätzlich** zu den offiziellen Kostenanteilen der Projektpartner bereits an die Deutsche Bahn AG geflossen ist:

Alles was ich hier aus Zeitgründen nicht einzeln aufzählen kann, summiert sich, kaum zu glauben, zu **verdeckten, indirekten Zuflüssen an die Bahn** in Höhe von sage und schreibe **rund 2,8 Milliarden Euro!** Wer es genau wissen will, der schaue sich nochmals das – zumindest qualitativ nach wie vor gültige, exzellente Video unseres Mitstreiters Peter Fendrich an; der Titel lautet „Wer bezahlt Stuttgart 21 tatsächlich?“ Damit nicht genug, zu diesen verdeckten 2,8 Mrd. hinzu kommen die ersparten Sanierungskosten der bestehenden Bahnanlagen und anderweitige Erlöse der Bahn von rund 2 Milliarden. Alles zusammen **ein ergebniswirksames Plus von 4,8 Milliarden Euro zugunsten der Deutschen Bahn AG!**

Offiziell beteiligt sich die Bahn an dem Projekt, inzwischen eingestanden durch die Kostenexplosion auf 6,8 Mrd. Ende 2012, mit nunmehr knapp 2,6 Mrd. Das sind die im Finanzierungsvertrag stehenden knapp 1,5 Mrd. plus die zugegebenen 1,1 Mrd. wegen Planungsfehlern etc. Sie verdient also bei Einbeziehung aller verdeckten Subventionen der örtlichen Projektpartner **trotz** der Kostenexplosion dennoch ca. 2,2 Mrd. €. Selbst wenn die Bahn die bislang noch nicht finanzierten ca. 1,3 Mrd., auf deren Zahlung sie das Land und die Stadt bekanntlich verklagen will, alleine aufbringen müsste, verdiente sie an Stuttgart 21 immer noch einen sehr hohen dreistelligen Millionenbetrag!

Bei Ausstieg aus dem Projekt müsste die Bahn den größten Teil dieser verdeckten Zuwendungen an die örtlichen Projektpartner zurückzahlen! Dazu kommen die **offiziell** bekannten Beträge aus dem dann hinfälligen Finanzierungsvertrag, soweit Zahlungen schon geflossen sind.

Die Baukosten der Rückabwicklung, der Modernisierung von Kopfbahnhof, Gleisvorfeld und Tunnelgebirge, müssten **verfassungsgemäß allein von Bund und Bahn** getragen werden. **Uns Steuerzahler kostet folglich die Sanierung und Modernisierung unseres Kopfbahnhofs Null Komma null!**

Stadt- und Landeshaushalt wären mit einem Schlag entlastet und der Stadt bliebe die städtebauliche Zerstörung ihres Bahnhofsgebiets und weitere hohe Verluste bei der längst wirtschaftlich aus dem Lot geratenen Vermarktung der Gleisflächen erspart.

Liebe Freunde, wir wissen nun, warum sich die S21-Verantwortlichen den erdrückenden fachlichen Erkenntnissen so beharrlich verweigern! Der **wirkliche Skandal ist**, dass Bahn und Projektförderer genau wissen, dass diese Milliardenvernichtung ausschließlich zu Lasten der Stadt und des Landes geht, welche die Zeche Stuttgart 21 am Ende ganz alleine bezahlen. Ein solch unerklärliches Verhalten kann man nur mit **Ignoranz** bezeichnen. Ignoranz ist vorsätzlich gepflegte und gewollte Unwissenheit um nicht zu sagen: Dummheit; Handeln wider besseres Wissen!

Übrigens erneut zu erkennen an der aktuellen Diskussion über den **desaströsen Filderabschnitt**, wo den Befürwortern zur Rettung ihres Katastrophenprojekts nichts Besseres einfällt, als der bei **ganzheitlicher** Abwägung mindestens genauso schlechte „Filderbahnhof Plus – Murks“! Über dieses Thema hat mein Freund Steffen Siegel an den Montagsdemos zuvor schon ausführlich gesprochen. Ich kann mir daher weitere Details heute sparen und zum Schluss kommen:

Es ist offensichtlich: die Verantwortlichen für Stuttgart 21 beugen sich hier dem Druck einer sich bereichernden Bahn, des Großkapitals sowie der Bau- und Immobilienwirtschaft, ob-

wohl Ihnen sehr wohl bewusst ist, dass sie für vergeudete Milliarden den Bahnknoten Stuttgart mit einem **Haltepunkt der Kategorie Vorstadtbahnhof** ins bahnbetriebliche sowie Stadt und Land ins wirtschaftliche Abseits treiben. Mehrheitlich im Stuttgarter Rathaus, mehrheitlich beim Verband Region Stuttgart, einmütig bei CDU und FDP im Lande und - was einen aufrechten Sozialdemokraten besonders schmerzt - leider auch mehrheitlich bei der SPD in Stadt und Land, die sich hier zum Steigbügelhalter all' der genannten Lobbyisten machen ließ.

Gerade weil unser unermüdlicher Einsatz gegen diesen stadtzerstörenden Wahnsinn nicht vergeblich gewesen sein darf, müssen wir unseren Widerstand noch mehr politisch wirksam umgestalten und die hohen **verdeckten** Zahlungen auf Kosten des Steuerzahlers und die bewusste Verweigerung der Entscheidungsträger, erwiesene Fakten zur Kenntnis zu nehmen, für jedermann sichtbar machen!

2016 ist Landtagswahl und da frage ich Euch: wer will von Politikern, die für dieses Fehlprojekt unsere Steuermilliarden verbrennen, weiterhin desinformiert und angelogen werden?

Diese Frage mag jeder im nächsten Jahr mit seinem Stimmzettel beantworten!

WIR BLEIBEN IN JEDER HINSICHT OBEN, denn wir sind fest davon überzeugt, in der Sache auf der richtigen Seite zu stehen!