Winfried Wolf – Tom Adler – Albrecht Müller
Über das zerstörerische Großprojekt Stuttgart 21 wurde auf den Nachdenkseiten seit vielen Jahren informiert. Zuletzt Anfang des Jahres 2018 – als es dort die vierhundertste Montagsdemonstration gab. Am Montag, dem 30. Juli 2018 war es im Übrigen die 426.

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.

https://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/180731_Appell_Stoppen_Sie_Stuttgart_21_jetzt_an_den_Bundestag_unterzeichnen_NDS.mp3

Podcast: Play in new window | Download

Nun gibt es bei diesem Monsterprojekt seit Mitte 2018 eine *neue Qualität*. Diese besteht zusammengefasst in den drei Punkten: *Erstens*: S 21 ist auch nach Eingeständnis der Bahnoberen in jeder Beziehung unwirtschaftlich. *Zweitens*: Die Tatsache, dass S21 unwirtschaftlich ist und dass das Projekt immer unwirtschaftlich sein würde, war dem Bahnvorstand bereits bei Baubeginn klar. *Drittens*: Das Projekt S21, das unter Bahnchef Johannes Ludewig im Jahr 1998 gestoppt wurde, wurde im Jahr 2001 unter der Ägide des damals neuen Bahnchefs Mehdorn nur deshalb aktiviert, weil es zu einem Vorgang kam, der den ernsthaften Verdacht von Bestechung oder Schmiergeldzahlung rechtfertigt.

Im Einzelnen: Zunächst einmal gestand Bahnchef Richard Lutz am 18. April 2018 im Bundestag ein, dass Stuttgart 21 „komplett unwirtschaftlich“ ist und dass das Projekt der Bahn einen Rekordverlust bescheren wird. Sodann kam es am 11. Juni 2018 in der öffentlichen Anhörung des Bundestagsverkehrsausschusses zum „Ausstieg aus Stuttgart 21“ zu einem unglaublichen Offenbarungseid. Dort war als Experte Thilo Sarrazin geladen. Der Mann ist, was er ist. Im vorliegenden Fall muss man ihn als Sachverständigen und als einen Kronzeugen sehen – übrigens ein Kronzeuge, der sich mit seinen S21-Aussagen selbst belastet. Als Hartmut Mehdorn 1999 Bahnchef wurde, holte er Sarrazin in den Vorstand der Deutschen Bahn AG. Dieser war dann in den Jahren 2000 und 2001 zeitweilig für den Netzbereich der Deutschen Bahn AG verantwortlich. Sarrazin äußerte nun am 11. Juni 2018 in der genannten Anhörung laut Wortprotokoll das Folgende: „Ganz tief unten“ auf der Liste der unrentablen Infrastrukturprojekte der Deutschen Bahn „stand das Projekt Stuttgart 21, was letztlich keinerlei Kapazitätserweiterungen hat. […] Das Projekt Stuttgart 21 […] hätte an sich […] nie in die Rentabilitätsrechnung eingehen können. […] (Ich) bekam eines Tages [dennoch] den Auftrag […], letztlich doch die Rahmenvereinbarungen für Stuttgart 21 zu verhandeln. […] Dann hab ich gefragt: Herr Mehdorn […] was ist ihr Motiv? Das ist doch völlig unrentabel. Ja, sagte er, das Motiv ist […] – dafür gewinnen wir den ganzen

Nahverkehrsvertrag für Baden-Württemberg.“

Dieser Nahverkehrsvertrag wurde dann im Juni 2003 zwischen Bahn und Land Baden-Württemberg abgeschlossen. Dabei handelt es sich um einen Vertrag, mit dem das Land von der DB, hier von der Nahverkehrstochter der DB, DB Regio, Nahverkehrsleistungen „einkauft“ – und für diese Leistungen viel Geld bezahlt. Die Gelder, die dabei eingesetzt werden, sind faktisch Bundesmittel, sogenannte Regionalisierungsgelder, die vom Bund den Ländern für Nahverkehrsleistungen zugewiesen werden. Der damals geschlossene Vertrag zwischen DB bzw. DB Regio und Baden-Württemberg – er wird auch als „großer Verkehrsvertrag“ bezeichnet – hatte drei pikante Besonderheiten: Es gab keine Ausschreibung. Die Laufzeit des Vertrags ist mit 13 Jahren sehr lang. Das, was das Land der DB Regio für die vereinbarten Leistungen bezahlte, war massiv überteuert.

Der VCD Baden-Württemberg und das Verkehrsministerium des Landes Baden-Württemberg kamen nach jeweils eigenen Schätzungen auf einen Betrag von einer Milliarde Euro, die für die vereinbarten Leistungen zu viel bezahlt wurden. Eine entsprechende Rechnung lässt sich aufstellen, indem man den Vertrag in Baden-Württemberg und die damit verbundenen zugesagten Nahverkehrsleistungen mit ähnlichen Verträgen und Leistungen in anderen Bundesländern vergleicht.

Mehdorn hatte also – übrigens im Vorfeld des damals fest vereinbarten Bahn-Börsengangs – grünes Licht gegeben für ein *langfristig* deutlich unwirtschaftliches Projekt, für Stuttgart 21, um als Gegenleistung *kurzfristig* eine Milliarde Euro Cash zu erhalten. Das kann man doch wohl „Schmiergeld“ nennen.

Dass es damals diesen schmutzigen Deal gab, wurde seit langem vermutet. Mit der Aussage von Sarrazin gibt es inzwischen einen Mann, der damals an verantwortlicher Stelle im Bahnkonzern saß und der erstmals diesen Zusammenhang bestätigt, ja bezeugt.

Stuttgart 21 ist an sich ein Dauerskandal. Die nunmehr neu dokumentierten Umstände, wie das Projekt aktiviert wurde, sind mehr als skandalös. Das grenzt an Staatskriminalität. In jedem Fall wird hier in aller Öffentlichkeit belegt, dass mit Stuttgart 21 Milliarden Euro Steuergelder vergeudet werden, weil bei der dafür maßgeblichen Entscheidung sachfremde Erwägungen ins Spiel kamen.

Und wieder gibt es auf diese Enthüllung in der Politik kaum Reaktionen. Ähnlich wie bei vorausgegangenen S21-Enthüllungen in Sachen Kapazitätsabbau, Gleisneigung, Brandschutz, Anhydrit, Überschwemmungsgefahr und Kostenexplosion gilt „Augen zu und durch“.

Und weil die Oberen so reagieren und erneut glauben, den Skandal aussitzen zu können, werden wir aktiv. Daher der Appell an den Bundestag zum Ausstieg aus Stuttgart 21 – und zur Aufforderung, das vorliegende Konzept „Umstieg21“ zu prüfen und danach zu realisieren.

Das Ziel sind 1000 Unterschriften – und die Veröffentlichung des Appells nach der Sommerpause in der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“. Das hat seinen Preis – je Unterschrift sind 50 Euro (im Durchschnitt!) erforderlich.

Wir glauben, der beschriebene Einschnitt ist so groß und das vorliegende Konzept zum Ausstieg und Umstieg ist so überzeugend, dass ein solcher Kraftakt Sinn macht.

Machen Sie bitte mit!

Ausführliche Informationen siehe auf der neuen Website, mit der dieser Appell begleitet wird: stuttgart21-ausstieg-jetzt.de

Bitte zum Unterzeichnen die Maske auf der Website benutzen.

Herzliche Grüße
Winfried Wolf – Tom Adler – Albrecht Müller

- **Winfried Wolf:** Chefredakteur Lunapark21 – Zeitschrift zur Kritik der globalen Ökonomie und Verfasser von “abgrundtief + bodenlos. Stuttgart 21, sein absehbares Scheitern und die Kultur des Widerstands (Köln, Januar 2018).

- **Tom Adler:** Langjähriger Daimler-Betriebsrat (“Alternative”); Sprecher der Fraktion “Stuttgart Ökologisch Sozial / Die LINKE Plus” im Gemeinderat der Stadt Stuttgart.

- **Albrecht Müller:** Herausgeber von www.nachdenkseiten.de. Als MdB 1990-1994 Mitglied des Verkehrsausschusses und Leiter einer Arbeitsgruppe Verkehrsvermeidung.

Es folgt der Text des Appells an die Mitglieder des Deutschen Bundestages:

Appell an den Bundestag: „Stoppen Sie Stuttgart 21 jetzt!“

Sehr geehrte Damen und Herren Bundestagabgeordnete,

Stuttgart 21 sorgt erneut für Schlagzeilen. Am 18. April 2018 gestand Bahnchef Richard Lutz im Verkehrsausschuss des Bundestags, Stuttgart 21 sei „komplett unwirtschaftlich“. S21 brächte der Bahn „2,228 Milliarden Euro Verlust“. Am 11. Juni 2018 erklärte in einer öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses zum S21-Ausstieg der vormalige DB-Netzvorstand, bereits im Jahr 2000 sei für den Bahnvorstand unter Hartmut Mehdorn klar gewesen, dass Stuttgart 21 „völlig unrentabel ist“. Das Ja für das Projekt habe es nur gegeben, weil die DB als Gegenleistung „den ganzen Nahverkehrsvertrag für Baden-Württemberg“ erhielt.

Inzwischen sind die Gesamtkosten für Stuttgart 21 offiziell auf 8,2 Milliarden Euro geklettert. Laut Bundesrechnungshof sind es knapp zehn Milliarden. Das ist das Doppelte dessen, was Bahnchef Grube bei der Volksabstimmung 2011 als „Sollbruchstelle“ bezeichnete.

Vergleiche mit Elbphilharmonie und BER sind falsch. Diese Projekte bringen – bei aller berechtigten Kritik – Kapazitätszuwachs. S21 bedeutet jedoch *Kapazitätsabbau*. Acht Durchfahrgleise im Untergrund leisten rund 30 Prozent weniger als die bestehenden 16 oberirdischen Kopfbahngleise. Zum Vergleich: Die Hauptbahnhöfe Nürnberg und Karlsruhe haben 22 bzw. 14 Durchfahrgleise. Dabei ist Stuttgart doppelt so groß wie Karlsruhe und um 20 Prozent größer als Nürnberg. S21 bringt auch keine Fahrtzeitverkürzung. Eine solche gibt es nur aufgrund der Neubaustrecke nach Ulm. Doch diese hat mit S21 nichts zu tun.

Bis heute gibt es *keinen genehmigten Brandschutz* für S21. Es existiert *keine genehmigte Planfeststellung für die Flughafen-Anbindung*. Die *Längsneigung der Gleise und Bahnsteige* im Tiefbahnhof übersteigt mit 15,1 Promille die reguläre Obergrenze um das Sechsfache. Züge können beim Fahrgastwechsel ins Rollen kommen, ebenso auf Bahnsteigen Kinderwagen und Rollstühle. Es gibt ein enormes *geologisches Risiko*: S21-Tunnel mit einer Länge von 16,7 Kilometern liegen im quellfähigen Anhydrit (Gipskeuper). Wie unberechenbar das ist, zeigt Staufen im Breisgau: Dort hebt sich seit einem Jahrzehnt der Boden unter der Stadt in Folge von Geothermie-Bohrungen im Anhydrit. Hinzu kommt das *Überflutungsrisiko*: In Stuttgart gibt es aufgrund der Kessellage ein enormes Starkregen-Risiko. Der geplante S21-Bahnhofstrog durchschneidet sämtliche vier Abwasser-Hauptkanäle aus der Innenstadt, weswegen diese „gedükert“ – wie bei einem Siphon unter dem Bahnsteigtrog durchgeführt – werden müssen. Die Abflussleistung wird damit deutlich eingeschränkt; das Überflutungsrisiko enorm gesteigert.

Nach der Nuklearkatastrophe von Fukushima entschieden sich Bundestag und Bundesrat für den Atom-Ausstieg und den Umstieg auf alternative Energien. Vergleichbar gibt es bei

einem S21-Ausstieg die Alternative „Umstieg21“: Mit diesem Konzept ließe sich ein großer Teil der bisherigen S21-Bauten für einen modernisierten Kopfbahnhof, für einen wieder herzustellenden Park und für neue Schienenwege umnutzen. Damit würden mehrere Milliarden Euro gespart. Umgekehrt gilt: Im Fall einer Inbetriebnahme von S21 wird es *Jahr für Jahr* erhebliche Extrakosten geben – aufgrund zu geringer Kapazitäten. Damit werden auch die klimapolitischen Verpflichtungen im Südwesten massiv verfehlt. Das sinnvollste Schienenverkehrsprojekt, ein bundesweiter Taktfahrplan („Deutschland-Takt“), würde in der Region mit dem Flaschenhals S21 unmöglich gemacht.

Wir appellieren an Sie: Entscheiden Sie sich für eine positive Zukunft des Schienenverkehrs in Deutschland und Europa und damit für einen S21-Baustopp! Prüfen Sie ernsthaft die Alternative Umstieg21!

Hochachtungsvoll – als Initiatorinnen und Initiatoren für die [tausend] Unterzeichnenden:

Dr. Franz Alt (Baden-Baden) / Klaus Gebhard (Stuttgart) / Prof. Dr. Hermann Knoflacher (Wien) / Peter Lenk (Bodman / Ludwigshafen) / Sabine Leidig (MdB; Kassel und Berlin) / Volker Lösch (Berlin) / Albrecht Müller (Pleisweiler) / Dr. Eisenhart von Loeper (Nagold) / Prof. Dr. Heiner Monheim (Bonn) / Christine Prayon (Stuttgart) / Walter Sittler (Stuttgart) / Dr. Winfried Wolf (Wilhelmshorst)