

Herrn / Frau . . .  
Aufsichtsrat Deutsche Bahn AG

3. Januar 2013

Sehr geehrter Herr . . .  
Sehr geehrte Frau . . .

gestatten Sie mir, mich an Sie als Arbeitnehmervertreter/in im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG zu wenden als

- Bürger von Stuttgart (zugezogen 1971)
- häufiger Bahnnutzer (wir verzichten seit sechs Jahren auf ein Auto)
- Steuerzahler
- und nicht zuletzt als Gewerkschaftskollege (GEW).

Ich hatte diese Absicht schon seit längerem, nicht erst seit der zu Recht viel beachteten Sitzung am 12. Dezember. In diesem Gremium haben zehn Vertreter der Arbeitnehmer Sitz und Stimme. Ich bin nicht ausreichend im Bilde, ob diese über eine weitgehende Ermessensfreiheit verfügen oder ob schriftlich fixiert ist, welche Interessen sie bei ihren Entscheidungen in erster Linie berücksichtigen müssen: die der Beschäftigten der Bahn, die des Gesamtunternehmens oder evtl. auch die der Bürger der Bundesrepublik ganz allgemein, also der Öffentlichkeit. Daher versuche ich darzulegen, wie sich m.E. Entscheidungen über das Projekt Stuttgart 21 auf diese Gruppen auswirken könnten.

So weit ich informiert bin, haben sich die Arbeitnehmervertreter in diesem Gremium stets für dieses Vorhaben ausgesprochen. Für Hinweise auf Abweichungen wäre ich dankbar. Ich möchte an dieser Stelle eine Vorbemerkung zur eigenen Person machen. Ich kann mich noch recht gut erinnern, dass ich bei der Vorstellung des Projekts Mitte der 90er Jahre eher positiv reagiert habe: Warum nicht? Ein neues Konzept, schnellere Verbindungen, ein stadtnahes Baugebiet für Wohnungen ... Ich kann mich ebenfalls entsinnen, dass es nach wenigen Jahren praktisch ‚tot‘ war. Stellungnahme der Bahn: unwirtschaftlich. Erst als es dann - überwiegend durch massive finanzielle Leistungen der Landesregierung - wieder belebt wurde, befasste ich mich intensiv damit. Dies führte aber nicht zu wachsender Zustimmung sondern zu steigender Distanz - und heute kann ich das Vorhaben nur noch ablehnen.

Welche Folgen hätte nun eine weitere Zustimmung im Aufsichtsrat für die Beschäftigten der Bahn? Der Vorstand hat den Antrag gestellt, dass zunächst die Bahn AG die mittlerweile überdeutlich gewordenen zusätzlichen Kosten übernimmt. Ich versuche, Zahlenangaben in diesem Text weitgehend zu vermeiden, da ich diese auch nicht ansatzweise überprüfen kann. Den Projektpartnern - Stadt, Land, Bund .. - dürfte es kaum besser ergehen. Überhaupt vernebelt die ganze Kosten-Schiebe-Diskussion (Wer übernimmt wieviel?) die Grundtatsache, dass am Ende - direkt oder indirekt - alle Bürger die finanziellen Belastungen schultern müssen: Nichts wird uns von irgend jemand abgenommen oder gar geschenkt, absolut nichts. Da Ihr Unternehmen Geld nicht einfach vom Himmel regnen lassen kann, müssen an anderer Stelle Abstriche gemacht werden. So ist mit Sicherheit vorauszusehen, dass man den Vertretern der Gewerkschaften und Betriebsräte bei Tarifverhandlungen entgegen wird: „In der gegebenen Lage sind die geforderten Lohnerhöhungen nicht zu finanzieren.“ (Auf Schwäbisch: „S’ goht oifach net, mir hend koi Geld“). Außerdem wird (= muss!) der Vorstand Sparmaßnahmen durchführen, die u.a. den Service, die Wartung der Fahrzeuge und Gleisanlagen vermindern. Die Folgen sind bereits hinreichend bekannt: Verspätungen, Zugausfälle, technische Probleme (Heizung, Kühlung, Toiletten usw). Wenn Sie mir eine emotional gefärbte Aussage erlauben: Es schmerzt mich, dass dann Ihre

Kolleginnen und Kollegen ‚vor Ort‘ massiv den Unmut der Reisenden zu spüren bekommen, obwohl sie doch ihren Dienst bestmöglich versehen: Zugbegleiter, Kontrolleure, Zugführer, das Personal auf den Bahnsteigen, an den Kartenschaltern und den Infostellen. Die wirklich Verantwortlichen, die Mitglieder des Vorstands und - bitte - des Aufsichtsrats, sind da ganz weit weg vom Schuss ...

Zweite Ebene: Welche Konsequenzen sind für das Unternehmen Bahn AG insgesamt zu erwarten? Auch hier muss das Verschieben großer Beträge auf S 21 zu Einschränkungen in anderen, weit wichtigeren Bereichen führen. Ganz einfach nach dem gleichen Prinzip: „Man kann den Kuchen nur ein Mal verteilen.“ Ein Beispiel für viele: die Rheinaltrasse. Dort sind wir bei unseren Verpflichtungen gegenüber der Schweiz bereits jetzt erheblich im Rückstand. Über weitere Vorhaben, die viel sinnvoller wären als ein Tiefbahnhof in Stuttgart, sind Sie mit Sicherheit weit besser informiert als ich. Die Beteuerungen, es müsse kein anderes wichtiges Projekt deswegen zurückstehen, sind, um es noch maßvoll auszudrücken, ungläubwürdig.

Und drittens: die Auswirkungen auf ganz Deutschland. Sollen in das gigantische, hoch riskante Projekt, für das es kein vergleichbares Vorbild gibt, an dem man sich orientieren könnte, noch weit mehr Steuergelder versenkt werden als in den Flughafen Berlin-Brandenburg? Die bekannte Elbphilharmonie ist im Vergleich dazu ein geradezu harmloses Beispiel („peanuts“). Diese Beträge werden den öffentlichen Haushalten an allen Ecken und Enden fehlen. Wie soll man da Schulden abbauen können, wie die Etats sanieren?

Damit kein falscher Eindruck entsteht, gleich eine Anmerkung zu dem naheliegenden Einwand, der mir sehr vertraut ist: Ja sind Sie als einfacher Bürger denn gescheiter als die Fachleute, die an dem Projekt Stuttgart 21 arbeiten? Ich erhebe nicht im entferntesten diesen Anspruch; ich bin kein Architekt, kein Ingenieur, kein Jurist, weder Finanz- noch Bahnspezialist. Zunächst gibt es in diesen Bereichen hoch qualifizierte Gruppen, die massive Einwände im Detail belegen können. Aber die Ursache für all die Probleme ist etwas Anderes. Auslöser für dieses Programm war nicht in erster Linie der Wunsch, den Schienenverkehr zu verbessern, sondern die Entscheidung, ein Immobiliengeschäft einzuleiten: Die Gleisflächen sollten verkauft werden, um auf zentrumsnahen ‚Filetstücken‘ entsprechende Renditen zu ermöglichen (Makler, Banken, Betreiber von Einkaufszentren). Es gab ja solche 21-Planungen für eine ganze Reihe deutscher Großstädte. Wenn man das will, muss (!) der Bahnhof unter die Erde, müssen die Gleise durch Tunnel geführt werden. Da man den Planern gleichzeitig aufgezwungen hat, dies in einem überschaubaren Kostenrahmen darzustellen, damit das Projekt nicht von vornherein durch die Volksvertreter abgelehnt wird, konnten (!) die Beauftragten, an deren Kompetenz ich nicht zweifle, gar nichts Besseres entwickeln. Wenn einem dann noch durch die Landesregierung aus Prestige Gründen ein Flughafenbahnhof reingedrückt wird (= Aussage von Bahnvertretern), darf man sich über das Ergebnis nicht wundern. Die in aufwendigen Werbekampagnen so hoch gepriesenen Vorteile für Verkehr, Stadt und Bürger sind bestenfalls Kollateralfolgen dieser Basisentscheidung.

Es lässt sich mit einer neudeutschen Wendung durchaus sagen: „Stuttgart 21 macht Sinn.“ So halte ich auch den Begriff „Wahnsinnsprojekt“ für verfehlt, der immer wieder zu hören bzw. zu lesen war. Es macht in der Tat Sinn - nur für wen? Auch für Baukonzerne, Hersteller von Tunnelbohrmaschinen und Lastwagen. Wenn ich zu diesen kleinen, aber einflussreichen und bestens vernetzten Gruppen gehören würde oder glaubte, durch meine Partei diese Interessen fördern zu sollen, wäre selbstverständlich auch ich für dieses Vorhaben.

Dass Menschen, die sich für die Alternative „ertüchtigter Kopfbahnhof“ einsetzen, keineswegs nur Fortschrittsverweigerer sind, die sich lediglich sentimental an das Gewohnte klammern, mag ein Vergleich deutlich machen. Ich konnte mir im vergangenen Jahr bei einem Besuch in Wien ein Bild von dem Bahnhof machen, der dort gebaut wird: Das ist ein sinnvolles Projekt, das ich

ausdrücklich begrüße, für das Milliardenbeträge gerechtfertigt sind - aber es hat mit dem, was in Stuttgart geplant ist, fast nichts zu tun.

Daher mein Wunsch, meine Bitte, meine Hoffnung: Unterstützen Sie nicht weiter ein Programm, das für viele Milliarden nachweisbar einen schlechteren (!) Bahnverkehr bringen wird, als wir ihn heute haben. Vor hundert Jahren wurde eine hoch intelligente Linienführung entwickelt, die hervorragend an die Topografie der Stadt angepasst ist und sich seither bestens bewährt hat: Die Züge können in drei verschiedenen Richtungen ein- und ausfahren ohne sich gegenseitig zu behindern. Genau das wird in dem geplanten Tiefbahnhof nicht mehr möglich sein. Es wäre widersinnig, diese Struktur unter hohen Kosten und Risiken zu beseitigen, um sie durch ein extrem störanfälliges Netz, einen regelrechten Flaschenhals zu ersetzen. Um das Resultat auf einen einzigen Satz zu bringen: **Im Interesse der Öffentlichkeit darf S 21 nicht gebaut werden, selbst wenn es keinen einzigen Euro kosten würde!**

Und die Folgen bei einem Ausstieg? Ich gehe nicht auf die ständig steigenden Phantasie-Horror-Zahlen ein, die jetzt von interessierter Seite genannt werden. Nur ein Aspekt: Wenn z.B. die Stadt die von der Bahn gekauften Grundstücke wieder abgibt - ist dann jede Summe, die diesen Vorgang begleitet, ein ‚Schaden‘? Natürlich - nach einem Baustopp entsteht eine schwierige Situation, viel Zeit ist verloren, es muss neu geplant werden. Aber wir haben (noch) einen funktionierenden Bahnhof, und alles wäre immer noch besser (was nicht gleichbedeutend ist mit ‚gut‘) als das Projekt unbeirrt weiter zu treiben.

Wird sich ein Prestigeverlust für das Unternehmen und das ganze Land ergeben? Zunächst ja - aber das steht in keinem Verhältnis zu dem Imageschaden, der abzusehen ist, wenn Stuttgart 21 später an sich selbst zerbricht (finanziell wie bautechnisch). Diese Perspektive sollte ausschlaggebend sein.

Daher: Machen Sie deutlich, dass Sie diesen Weg nicht weiter gehen wollen! Es wurde trotz endlos langer Planung noch fast nichts gebaut, es wurde vor allem zerstört: der Bonatz-Bau massiv geschädigt, der mittlere Schlossgarten abgeholzt und verwüstet. Aber noch ist kein Tunnel angegraben, die Grube nicht ausgehoben, sind keine Betonpfähle eingerammt - von der Lösung zentraler Probleme (Grundwasser, Brandschutz, Flughafenbahnhof) ganz zu schweigen.

Noch ist es nicht zu spät! Es ist Schaden entstanden und wir müssen uns großen Problemen stellen, aber wenn man die Arbeiten jetzt mit zusammen gebissenen Zähnen noch zwei oder drei Jahre weiter führt, wird das auf ein Ergebnis zulaufen, das man im vollen Sinn als Katastrophe bezeichnen darf.

Können Sie das verantworten? Auch wenn Sie zunächst von der ‚anderen Seite‘ überstimmt werden sollten - setzen Sie ein Zeichen! Man wird später zu schätzen wissen, dass Sie den Mut hatten den ersten Schritt zu machen, um „Schaden von der Bahn und von unserem Land abzuwenden.“

Ich danke Ihnen, dass Sie die Geduld hatten, bis hierher zu lesen. Eine Rückmeldung - auch wenn sie aus Zeitgründen nur eine Art Empfangsbestätigung darstellen sollte - würde mich freuen.

Mit freundlichen Grüßen

Ich erlaube mir, als Anlage beizufügen:

- das Blatt „Niemand wird je sagen können ...“ der Gruppe ArchitektInnen für K 21
- eine Kopie aus der Südd. Zeitung vom 29./30.12. mit Leserbriefen