

Rede von **Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack**, Verkehrssachverständiger, auf der 449. Montagsdemo am 21.1.2019

Liebe Stuttgarter,

herzlichen Dank, dass ich mal wieder bei ihnen sein kann, dass sie mich eingeladen haben und dass sie tatsächlich hier in der Kälte stehen und mir zuhören möchten. Vier Jahre lang war ich verhindert hierher zu kommen, weil ich das Amt übernommen hatte, als Aufsichtsrat der Stuttgarter Netz AG diesen legendären Prozess zu führen, von dem wir uns ja erhofften, dass er uns hilft und dass er zum Baustopp führen könnte. Den Prozess haben wir leider verloren. Wir haben am Samstag hier unsere Stuttgarter Netz AG begraben, die Arbeit beendet und ich muss leider sagen, das war ein Fehlschlag, den ich gerne vermieden hätte, der aber nicht vermeidbar war. Leider muss man das einfach so sehen. Wir haben gekämpft – ich bin auch froh, mitgekämpft zu haben, denn wenn wir nicht gekämpft hätten, hätten wir gar keine Chancen gehabt.

Immerhin, liebe Freunde, wo immer ich hinkomme und irgendwo als Stuttgarter erkannt werde – denn ich bin ja da oben auf der Gerokruhe geboren und da drüben habe ich Maschinenbau studiert und da hinten habe ich meine Lokführerprüfung gemacht, auf der E 44 nach Ulm über die Geislinger Steige – jetzt also als nach München Emigrierter kann ich immer wieder stolz berichten, was Sie hier schaffen, welches Engagement Sie hier aufbringen gegen diesen Unsinn der Bahn, das ja mein Unternehmen war – denn ich war 27 Jahre tätig bei der Bundesbahn und Deutschen Bahn.

Das Projekt Stuttgart 21 ist extrem schädigend für den Bahnverkehr, weil es nicht nur im Bau so extrem viel kostet, sondern der ganze laufende Betrieb, der hieraus resultiert, extrem teuer ist. Die Instandhaltung von 60 Kilometern Tunnelstrecken: Sie können sich ausmalen, welche Kosten dafür in den nächsten Generationen aufgebracht werden müssen!

Wie geht es nun tatsächlich weiter? Ich kann mir nicht vorstellen, dass Ihr Widerstand ohne Erfolg bleiben wird. Die Frage ist allerdings: Gibt es auch Fehler, die wir gemacht haben? Also bei dem Prozess und im Verlauf haben wir natürlich sehr kritisch geschaut: Wo haben wir Fehler gemacht? Und ich habe mich auch gefragt: Wo habe ich Fehler gemacht? Und ich glaube, dass wir das im Widerstand auch immer fragen müssen: Sind wir auf dem richtigen Wege? Ist es noch aktuell, was wir jetzt hier fordern?

Denn wir machen ja gerade den Befürwortern zum Vorwurf, dass sie weitermachen wider bessere Erkenntnis. Wenn sie vor 3 oder 5 Jahren umgeschwenkt wären, als es klar war, was das alles kostet und wie wenig es bringt – dann wäre ja viel Schaden vermieden worden.

Nun lassen Sie mich einfach mal einen Blick auf die Deutsche Bahn werfen mit dem Ziel: Sind wir in Anbetracht der aktuellen Situation der Deutschen Bahn noch auf einem rechten, guten Weg – oder müssen wir Korrekturen machen?

Die Situation haben Sie alle in den Zeitungen gelesen – der Verkehrsminister aus Bayern, tragische Figur, Berlin ist ja die tiefste Niederung der bayerischen CSU, deswegen ist er ja dort – jetzt gehen die Prügel auf diesen Minister nieder, denn seine Vorgänger haben ja zu dieser Misere geführt, in der die Deutsche Bahn steckt.

Jahrzehntelang hat man die Deutsche Bahn darauf getrimmt, dass sie Gewinn erzielt, hat Hunderte Millionen an McKinsey bezahlt, wie denn diese Gewinne geschaffen werden können. Die Bahn hat Gewinne ausgewiesen – und an den Finanzminister ein paar Jahre 500 Mio. Euro jedes Jahr überwiesen. Aber das reale Ergebnis ist die Katastrophe, dass es überall fehlt: Es fehlt an Personal, es fehlt an Werkstätten, selbst Ersatzteile sind oft zu wenig vorhanden, weil die McKinseys festgestellt haben, man könne Geld sparen, wenn man die Lagerhaltung reduziert und dann bestellt, wenn man was braucht, aber das geht leider bei Zügen so schnell nicht.

Diese Situation trifft natürlich die DB-Mitarbeiter am allerschlimmsten: die beziehen die Prügel von den Fahrgästen, obwohl sie alle haben kommen sehen, wie es jetzt kommen musste – und dies ist eine tragische Geschichte, denn jetzt wird der Vorstand zum Rapport bestellt von diesem Verkehrsminister und gefragt, wie er in 3 Monaten die Züge wieder pünktlich macht!

In 20 Jahren hat man alles abgebaut, was an vernünftiger Infrastruktur da war: zehntausende Weichen ausgebaut, Gleise abgebaut, die Werkstätten reduziert – und jetzt sind die Mitarbeiter nicht mehr in der Lage, in jedem Fall funktionsfähige Züge in den Bahnhof zu stellen, wenn die Reise losgehen soll.

Dies müssen wir auch vor dem Hintergrund sehen, dass die Bahn ja privatisiert werden sollte in dem Sinne, dass man 49,9 % der DB an russische Oligarchen und arabische Ölscheichs verkaufen wollte! Die Verträge waren alle fertig. Herr Mehdorn mit seinen Vorständen hat in St. Petersburg schon gemeinsame Vorstandssitzungen mit den Oligarchen gehabt, damit man erfährt, was die denn so alles wollen. Auch wegen des Widerstandes gegen diesen Verkauf ist er Gott sei Dank gescheitert. Die andere Frage, die man stellen kann, ist, ob diese Oligarchen nicht den Vorstand davon abgehalten hätten, hier in diesen Löchern das Geld zu vergraben, was sie gerne als Gewinn abgezogen hätten.

Vor diesem Hintergrund, liebe Freunde, müssen wir jetzt mal die aktuelle Situation betrachten. Der Bahnvorstand ist in einer Situation – so wie ich sie einschätze – dass er natürlich höchst unglücklich ist über die ganze Entwicklung: über den Bau, die Folgekosten. S21 führt der Bahn immensen Schaden zu – der Vorstand weiß das. Glauben Sie mir: der weiß das! Herr Lutz ist ein erfahrener Bahner, war Finanzvorstand, hat alle Finanzdaten da vor Augen, der weiß das! Aber Frau Merkel, die Politiker, die Maßgebenden in beiden Parteien der Großen Koalition, sind eben großartig aufgestellt und haben einen großen Ruf zu verlieren, den sie zu verlieren glauben, wenn sie hier das Loch zuzumachen.

Und diese Situation – Politiker stehen im Rampenlicht, und nichts ist schlimmer für sie als der Verlust von Glaubwürdigkeit und Ansehen – diese Politiker haben natürlich den Bahnvorstand in ihrer Hand. Glauben Sie mir: in dem Moment, wo der Bahnvorstand – so ist meine Prognose – verkünden würde, dass er hier stoppt, wird er abgelöst. Wir mögen das furchtbar finden, aber wir sollten diesen Realitäten ins Auge schauen.

Und was passiert jetzt? Hinter den Kulissen wird man dem Vorstand sagen: ‚Das fehlende Geld kriegt ihr in den nächsten Jahren aus dem Bundeshaushalt zugeschoben, machen Sie sich da keine Sorgen!‘ Meine Einschätzung ist: Dieses Geld wird aus dem Bundeshaushalt der Bahn zur Verfügung gestellt. Das wird nicht direkt so deklariert, sondern das wird deklariert als Instandhaltung von noch mehr Brücken oder sonst was; da wird etwas abgezweigt, damit hier weitergebaut wird.

Schauen wir diesen Realitäten ins Auge und sehen: Was können wir jetzt tatsächlich tun? Was passiert weiterhin? Die werden weiterbauen, aber irgendwann muss die DB AG die Betriebsgenehmigung einzuholen für den Tiefbahnhof; der hat ja nur eine Baugenehmigung, das heißt, dass er gebaut werden darf – aber irgendwann bedürfen die Zugfahrten und der Fahrgastwechsel und alles einer eigenständigen Betriebsgenehmigung.

So, und jetzt kann man sagen: Berlin lässt grüßen! Sie haben von diesem Großflughafen gehört – und hier ist ja der ‚Großbahnhof‘ – und diese Betriebsgenehmigung muss ja von Beamten ausgesprochen werden, zu denen ich Vertrauen habe, dass sie nur das genehmigen, was sie wirklich verantworten können. Und was kann für diesen Tiefbahnhof genehmigt werden?

Zunächst einmal nur Züge, die eine automatisch wirkende Bremse haben bei offen stehenden Türen. Meine lieben Freunde: 95 % aller heute fahrenden Fernzüge haben sie nicht. Die sind für den Tiefbahnhof überhaupt nicht genehmigungsfähig.

Die Bahn hat das erkannt – ja, da sitzen auch kluge Leute – und der neueste ICE 4, der in einigen Exemplaren hier schon fährt, hat eine solche Anlage, die den Zug automatisch festbremst, egal was der Lokführer da macht, solange auch nur eine Tür einen Zentimeter offen ist. Und die S-Bahnzüge haben das auch – am Feuersee ist noch nie ein Zug weggerollt.

Also der erste Teil der Betriebsgenehmigung: Es werden im Tiefbahnhof nur solche Züge zugelassen werden, die solche Anlagen haben. Die Anlagen lassen sich nicht so einfach nachrüsten, sie sind sicherheitsrelevant. Die vorhandenen ICE-Züge werden wohl nicht nachgerüstet, weil es zu schwierig ist.

Das zweite ist, dass dann die EU-Kommission fragen wird: Wie ist denn der freie Netz-Zugang gewährleistet, wenn die DB Anlagen baut, die für viele Züge anderer Unternehmen – z.B. für den TGV, oder andere Züge der SNCF – gar nicht nutzbar sind. Und da gibt es ein aktuell legendäres Urteil: Die Litauische Bahn hat eine Strecke abgebaut, über die jemand einem Ölzug fuhr, und hat gesagt, der kann ja über eine andere Strecke fahren. Da hat die EU-Kommission verfügt, dass diese Strecke wiederaufgebaut werden muss und der Litauischen Bahn 27 Mio. Euro Strafe aufgebremmt. Es muss der Zugang nach Stuttgart für *alle* Züge jederzeit gewährleistet sein! Was hat das zur Folge? Der Kopfbahnhof ist nötig! Ohne den geht's nicht!

Das nächste ist, dass der Tiefbahnhof nur für eine begrenzte Zahl von Menschen zugelassen werden kann. Das wird heißen, dass Bahnunternehmen vielleicht 20, 30 oder 40 Wagen gleichzeitig dort halten lassen dürfen und nicht mehr. Denn die Fluchttreppen und alles – das wissen Sie alles viel besser als ich – gewährleisten eben eine sichere, menschenwürdige Evakuierung nur für eine begrenzte Zahl von Menschen. Die Folge ist also, da bin ich ganz sicher, dass der Kopfbahnhof dringend benötigt wird, damit da unten überhaupt ein Betrieb stattfinden kann! Das ist die Folge!

Was passiert jetzt in Anbetracht der neuen Strategie der Bundesregierung? Sie ist jetzt irgendwie wieder aufgewacht in Berlin und schafft diese ganze Klimakatastrophenbeseitigung nicht. Die Fahrgastzahlen sollen verdoppelt werden! Diese Verdoppelung nehmen wir doch mal ernst, und fragen uns dann natürlich, wie schafft der Kopfbahnhof das? 50 Prozent mehr schafft er, aber doppelt so viel? Da habe ich meine Sorgen! Sicher ist, dass wir natürlich den Kopfbahnhof als essentiellen Bahnhof brauchen – nicht nur für die Züge der EU und anderer Bahnen, die da fahren, sondern auch für die Deutsche Bahn, weil dort unten überhaupt nur relativ wenige Züge zugelassen werden. Ist es dann nicht mal einen Gedanken wert, zu sagen: Für eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen wäre es doch gut, der Kopfbahnhof hätte auch noch ein paar Reserven da unten? Damit kommen wir dann zu einer ganz anderen Denke: ohne den Kopfbahnhof geht es überhaupt nicht und wie sieht die Betriebsgenehmigung für den Tiefbahnhof aus?

Wir sollten mal bei der Bahn nachfragen, ob die inzwischen vorliegt? Der Herr Leger hat mir vor anderthalb Jahren gesagt, er wolle sie beantragen, weil ich ihm vor einem größeren Publikum darstellen konnte, dass die Nachrüstung bestimmter Züge gar nicht geht, und dass die Nachrüstung anderer Züge sehr lange dauert, und dass manche Züge überhaupt nicht nachrüstbar sind. Bahngesellschaften werden die Nachrüstung verweigern, weil nach EU-Recht jede Bahngesellschaft überall nach den europäischen Richtlinien fahren können muss und das Gefälle im Tiefbahnhof ist nicht EU-

regelkonform ist. Damit haben wir die Situation, ob wir die EU nicht jetzt schon darüber informieren, damit sie sicher stellt, dass der Kopfbahnhof erhalten bleibt.

Also ich sehe in Ihrem Widerstand, in Ihrem Engagement eine ganz wichtige Aktivität! Ich will kurz einen Blick nach München werfen: Dort wird eine unsinnige S-Bahnstrecke unter der Stadt gebaut, etwa zehn Kilometer lang. Auch das ist auch ein Unsinn, aber niemand in München – außer ein paar dutzend Leute – trifft sich dort und weckt die Oberen mal auf und sagt: „Leute, was macht ihr da für einen Unfug!“ Leider nicht!

Welch ein Dank gebührt Ihnen, dass Sie das tun! Denn ich sehe die weitere Perspektive, dass aus Ihrem Engagement, aus Ihrer Kraft, die Sie hier reinstecken etwas wächst, was zeigt, dass Bürger selbstlos agieren, dass Sie alle hier sind und dabei persönlich Null Nutzen haben von dem, was Sie hier vertreten. Diese Selbstlosigkeit ist aus meiner Sicht eine Kraft, die helfen wird, hier zu einem sinnvollen Bahnfahren zu kommen. Und dies es Ihr Engagement wird auch dazu führen, dass man später diese Montagsdemonstration aus meiner Sicht genauso würdigen wird wie die in Leipzig, Dresden und Chemnitz seinerzeit!

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen ein gutes Weiterschaffen!

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