

Rede von **Michael Becker**, Kernen 21, auf der 443. Montagsdemo am 26.11.2018

Notfallübung Rollenbergtunnel

Vor zwei Wochen habe ich hier vom ICE-Brand auf der Schnellfahrstrecke Frankfurt -Köln berichtet. Unter Betrachtung der Umstände wird klar, ein solches Brandereignis in einem S21-Tunnel würde zur Todesfalle für die Fahrgäste werden. Knapp eine Woche später hat die Bahn auf der Schnellfahrstrecke Stuttgart Mannheim im Rollenbergtunnel bei Bruchsal im Beisein geladener Pressevertreter eine Katastrophenübung abgehalten. Es sollte die Entgleisung eines ICEs bei Tempo 250 durch eine defekte Weiche im Tunnel simuliert werden.

Die Inszenierung war allerdings so realitätsfern, dass sie eigentlich keine verwertbaren Ergebnisse für den Umgang mit echten Unfällen lieferte. 750 Einsatzkräfte haben sich um 75 „verletzte Passagiere“ gekümmert, realistisch wäre es genau anders rum. Der Rollenbergtunnel ist am Westausgang sogar 3-gleisig, die Einsatzkräfte konnten bequem von beiden Seiten mit Rettungszügen zum verunfallten ICE heranfahren, kein Vergleich mit den eingleisigen engen Tunnelröhren von S21. Im Ernstfall verkeilt sich der havarierte Zug im Tunnel und über die beschädigte Schiene wird eine Anfahrt von Rettungsmaterial nicht möglich sein. Der Rettungszug von Stuttgart benötigte bei der Übung sogar eine Stunde für die Anfahrt, da käme im Brandfall für die eingeklemmten Passagiere jede Hilfe zu spät!

Leider sind defekte Weichen, gebrochene Schienen und kaputte Radsätze Alltag bei der deutschen Bahn, jahrzehntelang wurde auf Verschleiß gefahren und die gesamte Infrastruktur sowie das rollende Material vernachlässigt. Einem Spiegel-Bericht zu Folge ist offenbar nur jeder fünfte ICE voll funktionsfähig. Wegen fehlender Betriebsstätten und Personal werden oft nur sicherheitsrelevante Reparaturen an den Zügen durchgeführt. Die Pünktlichkeit im Fernverkehr war zuletzt auf 72 % abgesackt.

Dass es so nicht weitergehen kann ist inzwischen auch bei der Bahn angekommen; letzten Donnerstag hatte Bahnchef Lutz den Aufsichtsrat zu einer zweitägigen Klausurtagung (man könnte es auch Krisensitzung nennen) nach Berlin geladen. Dabei hatte der Vorstand den Aufsichtsräten ein 200-seitiges Papier mit dem Titel „*Unsere Agenda für eine bessere Bahn*“ zur Diskussion vorgelegt. Ich zitiere aus der Pressemitteilung der Bahn vom 23.11.18: „*Die Agenda für eine bessere Bahn analysiert unter anderem, dass das Spannungsfeld zwischen Chancen der Zukunft und Herausforderungen der Gegenwart bei der DB noch nie so groß gewesen sei.*“ Mit anderen Worten, die politischen Fehlentscheidungen der vergangenen Jahrzehnte haben dazu geführt, dass die Bahn AG aus eigener Kraft nicht in der Lage ist, den Anforderungen eines bürgerdienenden Schienenverkehrs gerecht zu werden.

Die Bahn will in Infrastruktur, rollendes Material, Mitarbeiter, Qualität und Digitalisierung investieren, mit Geld, das sie nicht hat. Wir erinnern uns, weil die Bahn an der 20-Milliarden-Schuldengrenze kratzt, hatte Bahnchef Lutz im September erst einen Ausgabenstopp verhängt.

Diese Investitionen wären überfällig, jedoch die Bahn AG ist der falsche Partner dafür. Zunächst einmal würden die frischen Milliarden aus dem Bundeshaushalt im Projekt Stuttgart 21 versickern, schon jetzt ist die Lücke zwischen Finanzierung und tatsächlichen Kosten mehrere Milliarden groß. Notwendig wäre ein Konzernumbau, weg von einer Börsenbahn hin zu einer Bürgerbahn, bei der die verkehrsrelevanten Aspekte im Vordergrund stünden und nicht die politischen Seilschaften eines

Ex-Bundeskanzleramtschefs Pofalla, der es geschafft hat, für den scheidenden Konzernbevollmächtigten von Baden Württemberg, Sven Hantel, den Diplom-Politologen und ehemaligen Leiter des Berliner Hauptstadtbüros, Thorsten Krenz, zu platzieren, seines eines Zeichens auch CDU-Mitglied.

Und wenn wir schon mal bei Personalien sind: es gab einen Abgang aus der S21-Chefetage. Die STZ vom 21. November berichtete *„An der Spitze der für Stuttgart 21 zuständigen Projektgesellschaft gibt es personelle Veränderungen: Der für das Risikomanagement verantwortliche Peter Sturm wechselt auf eine andere Position bei der Bahn.“* Einen Nachfolger soll es nicht geben. Vielleicht ist ihm die Sache bei nicht absehbaren Kosten und Fertigstellungstermin ja zu brenzlich geworden, ich könnt`s verstehen.

Egal wer kommt und geht beim Projekt, wir werden es beerdigen.

Oben bleiben!