

Prof. Dr. Ferdinand Rohrhirsch

Esslingen am Neckar, 24.08.2010
aktualisierte Fassung vom 09. 09. 2010
<http://www.ferdinand-rohrhirsch.de>

Anmerkungen zu meiner Unterstützung des Projektes K21.

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit meiner Demonstrationserfahrung ist es nicht weit her. Obwohl ich mittlerweile 52 Jahre alt bin, war ich noch nie auf einer Demonstration, geschweige denn irgendwie aktiv.

Nach der Schule bin ich zur Bahn (wohin auch sonst, alle in der Familie waren bei der Bahn), als Bundesbahnassistentenanwärter auf Widerruf, zur Probe, zur Anstellung, im mittleren nichttechnischen Dienst.

In Kornwestheim habe ich die Bundesbahnschule besucht, im Gebäude der alten Bundesbahndirektion in Stuttgart meine Laufbahnprüfung mit „befriedigend“ bestanden, und in Ulm Hbf Fahrkarten verkauft und Reiszugauskünfte gegeben. Als Beamter war es mit Demonstrationen nix - wozu auch.

Danach, d. h. nach meiner Bahnzeit und über den zweiten Bildungsweg, nach einem Theologie- und Philosophiestudium, war ich lange Jahre an einer Theologischen Fakultät beschäftigt. Und, niemand wird das wirklich überraschen, auch da war mit Demonstrationen nix.

Seit knapp einem Jahrzehnt bin ich selbstständig. Ich berate Menschen in Führungspositionen. Zu diesen Coachings fahre ich in nahezu allen Fällen mit der Bahn (nur nicht nach Dresden, Grund: Fahrzeit!). Manche meiner Kunden leben in Karlsruhe, wieder andere in Waldenburg, manche in Kaufbeuren, einige in Günzburg, einer in Köln, und keiner meiner Kunden lebt in Bratislava.

Ich lebe mit meiner Familie in Esslingen, nicht weit von Stuttgart und auch nicht weit von Herrn Drexler. Wir grüßen uns. Wir beide fahren oft nach Stuttgart. Herr Drexler wird von seinem Fahrer abgeholt, ich vom Busfahrer der Linie 111 und anschließend vom Triebfahrzeugführer eines RE aus Ulm oder aus Tübingen. Von Stuttgart aus geht es dann weiter (siehe oben).

Das mache ich seit geraumer Zeit und bin sog. Vielfahrer (bahn.comfort). Ich fahre auch mit viel Leidenschaft Bahn. Wobei das Wort Leidenschaft, bei der einen oder anderen Fahrt schon einen eigenartigen Doppelklang erhält, für den nun aber Herr Drexler nichts kann.

Herr Hopfenzitz, der langjährige Chef des Stuttgarter Hauptbahnhofes hat einige bedenkenswerte Zeilen auf den Internetseiten von *Kopfbahnhof21.de* zur Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofes geschrieben, ebenso Herr Bodack zum Gesamtsystem Stuttgart21. Herr Hopfenzitz und Herr Bodack kennen sich *mit* und *im* System Bahn aus.

Bei vielen Politikern und Politikerinnen scheint mir das nicht der Fall zu sein. Erschütternd war für mich zu sehen, welche Kenntnislosigkeit herrscht, wenn hoppla hopp, weil die Gegner von S21 auf ein Gutachten verweisen, blitzschnell aus einem 1-gleisigen Streckenabschnitt ein 2-gleisiger Abschnitt gemacht wird. Und jedem, wirklich jedem Eisenbahner aus allen verschiedenen Ebenen wird es mulmig, wenn er auf die 8 Gleise im neuen Tiefbahnhof angesprochen wird. Schon in Ulm gibt es 8 Gleise und dazu 3 Kopfbahngleise des sog. bayerischen Bahnhofes. Ich glaube Stuttgart hat mehr Verkehr als Ulm.

Vom 5m-Brett in einem Freibad zu hüpfen ist lustig. Der Tiefbahnhof hat ein Bahnsteiggefälle von 1,5%, bei 400 m (ICE) sind das 6m Höhendifferenz. Da kommt einiges ins Rollen nicht nur Züge, sondern auch Rollstühle und Kinderwagen.

Das Vorurteil, dass manches mal Manager nichts von der Sache verstehen, der sie vorstehen, konnte Herr Grube am 09.09.2010 im SWR (SWR1, Leute) nicht ausräumen.

Was haben Einladungen an einen runden Tisch für einen Sinn, wenn man, und nicht mit irgendeinem, sondern mit einem Bahnchef reden soll, der vom Stuttgarter Kopfbahnhof sagt:

Kopfbahnhöfe sind keine zeitgemäßen Projekte mehr „Das weiß (doch) Lieschen Müller auf der Straße: Wenn sie einen Kopfbahnhof haben wie in Stuttgart, wo sie mit max. 30 Stundenkilometer über eine längere Strecke reinfahren können; sie fahren links hinein und wollen aber rechts raus nach München, für diese Zeit sind alle Gleise gesperrt.“

Dann frage ich mich schon, als ehemaliger Eisenbahner und als regelmäßiger Fahrgast, der die Strecken kennt: war Herr Grube jemals in der Nähe des Stuttgarter Hauptbahnhofes? Welche Berater hat Herr Grube, die es zulassen, dass sich ein Bahnchef mit solchen Aussagen nicht nur bei seinen eigenen Leuten, sondern auch bei seinen Kunden und den Bewohnern von Stuttgart bis auf die Knochen blamiert? Hat ihm niemand gesagt, dass gerade die Gestaltung des Stuttgarter Kopfbahnhofes mit seinen Verwerfungsbauten Annäherungsgeschwindigkeiten erlauben, die bis kurz vor dem Bahnsteiganfang im Bereich der Geschwindigkeit von Durchfahrbahnhöfen liegen?

Die Leistungsfähigkeit des bestehenden Kopfbahnhofes zeigt sich doch täglich darin, dass es in Stuttgart möglich ist, dass 5 (fünf) Züge gleichzeitig einfahren können, während zur selben Zeit 4 (vier) Züge ausfahren können! Und, währenddessen, noch einmal (vgl. Hopfenzitz Vortrag 09.12.09) 8 (acht) Züge bereitgestellt werden können.

Von dieser Leistungsfähigkeit kann der geplante Durchgangsbahnhof nur träumen.

Von der beeindruckenden Leistungsfähigkeit des Bahnhofes zeugt außerdem, dass der mittlerweile vermurkste S-Bahnverkehr, ohne die Aufnahmefähigkeit des Kopfbahnhofes, im Chaos versinken würde.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich brauche keine Züge nach Bratislava, ich muss und will nach Waldenburg, nach Karlsruhe, nach Kaufbeuren, nach Köln

Ich brauche Züge, die pünktlich fahren und verlässlich ankommen, und - im Nahverkehr ein herrlicher Glücksfall - in denen Zugbegleiter mitfahren. Ich will keine Fahrschein-Controller, ich brauche Menschen, die kompetent sind, Leute mit Entscheidungsbefugnis. Leute, die sich nicht bei zwei Minuten Verspätung schon mit der Transportleitung in Verbindung setzen müssen, anstatt mit dem örtlichen Fahrdienst sprechen zu dürfen und den Lokführer einbinden, und sich von ihm sagen lassen können, dass er die Anschlussverspätung bis nach Heilbronn locker wieder reinholt.

Ich brauche endlich ein zweites Gleis von Ulm nach Kempten und den vollständigen zweigleisigen Ausbau von Stuttgart nach Zürich, ich brauche ein Kreuzungsgleis in Fornsbach. Schön wäre auch die Renovierung der Baracke, die sich Bahnhof *Schwäbisch Hall* nennt. Jedes Mal, wenn Touristen das Würth-Museum besuchen, und das sind nicht wenige, die mit der Bahn fahren, frage ich mich, was in ihnen vorgeht, wenn sie von einer Bahnhofsruine empfangen werden. Zum Rollmaterial wäre auch einiges zu sagen, aber wenn kein Zugbegleiter mitfährt - dann muss man sich nicht wundern.

Ich brauche vieles in Hinsicht auf die Bahn. Aber keinen Bahnhofsentwurf zu Stuttgart 21, der sich als Relikt einer prä new-economy Ära erweist. Der typische Bahnreisende wurde damals (und vielleicht noch immer) als Bankangestellter mit Kofferchen und Reiseziel Frankfurt Main Hbf definiert. Dass ältere Menschen fahren und noch mehr fahren würden, wenn es mehr umsteigefreie Verbindungen geben würde, davon war keine Rede und ist wohl auch nicht vorgesehen.

Dass die meisten Bahnkunden Pendler sind, ist kein Problem der Bahn, denn die Bahn ist Fernverkehr, und der Nahverkehr die Melkkuh.

Alles was zu Zeiten der new-economy futuristisch angehaucht war, war toll. Die Frage ob das Tolle auch sinnvoll ist, war zu dieser Zeit nicht erlaubt, weil reaktionär und wenig zielführend. Denn Heerscharen von Experten hatten die Sachen in die Hand genommen.

Nur ist das manchmal mit den Experten so eine Sache. Bösehaftig formuliert zeichnen sich Experten dadurch aus, dass sie einen Gesamtzusammenhang in Elemente differenzieren, von einem dieser Elemente vieles wissen, und deshalb von der Sache (vom Gesamtzusammenhang) immer weniger verstehen. Weniger bösehaftig formuliert: Experten sind Fachidioten.

Sachverständige dagegen sind solche, die die Grenzen ihres Faches nicht mit den Grenzen der Realität gleichsetzen.

Herr Hopfenzitz und Herr Bodack sind aus meiner Sicht der Dinge Sachverständige. Ich kenne Herrn Hopfenzitz nicht persönlich, aber wenn einer, der sein Leben lang in einer Beamtenbahn groß geworden ist und vermutlich reichlich Beamtenmentalität eingeatmet hat, nun öffentlich hin steht und sich gegen S21 ausspricht, dann gibt mir das in allerhöchstem Maße zu denken.

Ich pfeife auf eine sog. "Jahrhundertchance", auf "modern" und ähnliche Schlagworte. Denn das Wesentliche war schon immer jenseits der Kategorien alt oder neu, modern oder unzeitgemäß. Viele betriebliche, fahrplantechnische, bauliche und technische Aspekte sprechen für die Beibehaltung eines reformierten Kopfbahnhofes. Das alles ist belegbar und sind harte Faktoren.

Die weichen und wirklich wichtigen Faktoren sind anderer Art. Sie sind im In-der-Welt-sein des Daseins, im Komfortbereich und in der Lebensqualität des Menschen zu sehen. Die Fahrt mit der Eisenbahn (und mit jedem Verkehrsmittel) war und ist niemals eine Fahrt von A nach B, sondern stets eine von Lebensabschnitt zu Lebensabschnitt.

Komfort und Lebensqualität war (ist noch) im Stuttgarter Hauptbahnhof da vorhanden:

Wo man *theoretisch*, von Karlsruhe her kommend, *keinen* Anschluss an den RE nach Tübingen hatte. *Praktisch* aber, durch die ebenerdige Verbindung von Gleis 15 zu Gleis 3, dieser Zug dann doch noch erreicht werden konnte, weil keine Treppen, keine Lifte, keine kaputten Gepäckbänder oder Rolltreppen benutzt werden müssen.

Wo man, noch ziemlich müde, um 6:26 Uhr von Esslingen kommend, relativ sicher sein konnte, dass der RE nach Nürnberg (ab 06:40) schon auf seinem Gleis stand.

Äußerst angenehm waren die die 27er (07:27; 09:27 etc.) ICEs nach Hamburg. Diese kamen vom BW und standen manchmal bis zu 20 min vor der Abfahrt schon an ihrem Gleis. Eine Reise beginnt nicht schlecht, wenn man mit einigem Gepäck und doch in Ruhe einen Zug betreten kann.

Äußerst angenehm war auch das Gefühl, nicht sofort aussteigen zu müssen. Denn der Zug konnte ja nicht mehr weiter fahren. Da ging es nur um Sekunden bzw. ganz wenige Minuten, aber sie haben eine Entzerrung und ein mehr an Ruhe und Gelassenheit in den Alltag gebracht.

Das alles wird mit S21 nicht mehr der Fall sein. Aber ich bezweifle, ob das die manischen Optimierer von Abläufen überhaupt verstehen, was ich da sage und schreibe.

Ganz sicher werden sie auch nicht verstehen, dass ich mich für die Beibehaltung des Kopfbahnhofes und seiner Modernisierung ausspreche, weil, neben all den betrieblichen und technischen Argumenten, die samt und sonders für den Kopfbahnhof sprechen, das für mich Entscheidende des Stuttgarter Kopfbahnhofes darin zu sehen ist:

In einem Durchgangsbahnhof steigt man aus,
in einem Kopfbahnhof kommt man an.

Das ist kein kleiner Unterschied. Er beschreibt unterschiedliche Welten. Es ist der, zwischen einer technisch automatisierten Prozesswelt, in der der Mensch zum Element wird, zu funktionieren hat und in die technischen Abläufe eingepasst wird, und der, einer auf humane Maßstäbe orientierten Welt, in der die Technik für den Menschen da ist - und nicht umgekehrt.

Ferdinand Rohrhirsch

Beiträge, die den Horizont des obigen Textes verdeutlichen:

Menschenbild und Wirtschaft - Ist die Bahn noch ein zeitgemäßes Verkehrsmittel?, in: SCHIENE (2/2001), S. 30-37.

Kulturelle Werte und Globalisierung. Über die Bedeutung von Grundfragen. Anmerkungen zur Wirksamkeit des Nutzlosen. Vortrag auf dem Internationalen Architektenkongress 2009 in Palma de Mallorca. [Vortrag als PDF-Datei.](#)

Zur Bedeutung des Menschenbildes in der Diskussion zu einem bedingungslosen Grundeinkommen. Philosophische und theologische Anmerkungen. (Impulse für eine unternehmerische Gesellschaft / Hrsg. Interfakultatives Institut für Entrepreneurship (IEP) an der Universität Karlsruhe (TH), Band: 2), Karlsruhe: Universitätsverlag 2009. [74 Seiten]. [Mehr Informationen.](#)

Lange leben wollen alle, älter werden nicht so sehr, in: transparent 07/2007, S. 4-9.
[Beitrag als PDF-Datei.](#) Der Kampf gegen das Älterwerden ist ein Kampf gegen den Menschen.

Zur Bedeutung von Wert und Würde in der Selbst- und Mitarbeiterführung. Beitrag zur Fachtagung "Führen und Leiten in Einrichtungen der Altenpflege" am 12.10.2006 in Nürnberg (und 26.06.2006 in München). Veranstalter: Bayer. Staatsministerium für Arbeit und Sozialordnung, Familie und Frauen.
[Beitrag als PDF-Datei.](#)

Unternimm dich selbst. Zur Bedeutung sinnorientierter Selbstführung des Unternehmers. (Studienhefte des Interfakultativen Instituts für Entrepreneurship (IEP) an der Universität Karlsruhe (TH), Heft 1), Karlsruhe: Universitätsverlag 2005.[22 Seiten].

Erfolg. Ethik. Sinn. Faktoren einer nachhaltigen Mitarbeiter- und Unternehmensentwicklung, (Schriften des Interfakultativen Instituts für Entrepreneurship (IEP) an der Universität Karlsruhe TH, Band 13), Karlsruhe: Universitätsverlag 2005. [207 Seiten].

Explizite Führungsliteratur:

Führung und Scheitern. Über Werte und den Wert des Scheiterns im Führungsalltag - Wie Führung glückt, Wiesbaden: Gabler 2009 [200 Seiten. Gabler-Wirtschaftsverlag]. [Mehr Informationen.](#)

Führen durch Persönlichkeit. Abschied von der Führungstechnik, Wiesbaden: Gabler 2002 [228 Seiten, Gabler-Wirtschaftsverlag]. [Mehr Informationen.](#)