

Für Stuttgart 21 gibt es viele Gründe und bessere Alternativen, die nur einen Bruchteil kosten

Karl-Dieter Bodack

Die Politiker, die das Projekt beschlossen hatten und weitere Befürworter freuen sich, dass nun nach fast zwei Jahrzehnten der Planungen und Diskussionen die Bauarbeiten beginnen. Die Promotoren haben viele Gründe, denn der heruntergekommene Bahnhof bedarf dringender Verbesserungen. Da es eine Reihe von Alternativen gibt, die offensichtlich nur einen Bruchteil der jetzt geplanten öffentlichen Mittel erfordern, stellt sich die Frage nach den Gründen, wesentlich mehr Geld als notwendig auszugeben.

Dabei sei zunächst ausgeblendet, dass die aktuelle Planung nicht nur eine Reihe unerwünschter Nachteile aufweist, sondern auch beträchtliche Risiken schafft. Sie resultieren sowohl aus dem überaus komplexen Bauablauf inmitten einer Großstadt sowie aus Naturgegebenheiten: Der Schutz der wertvollen Mineralwasserquellen Stuttgarts und die überaus anspruchsvolle Geologie, in der die Tunnelbauten vorangetrieben werden sollen, werfen die Frage auf, ob das Vorhaben überhaupt in Gänze realisierbar ist. Über allem steht das „globale“ Risiko, dass alle Anlagen erst dann nutzbar sind, wenn alle Bauvorhaben abgeschlossen und nutzbar sind. Daher stellen sich die Fragen:

- › Welche bislang nicht diskutierten Gründe führten zu den Entscheidungen für das Großprojekt?
- › Warum wurden und werden die Alternativen, die nur einen Bruchteil kosten würden, gar nicht ernsthaft untersucht und fortwährend ignoriert?

Vordergründige Ziele von S21

Die wiederholt genannten vordergründigen Ziele sind einsichtig und mit relativ wenig Aufwand erreichbar:

1. Der Zustand des Bahnhofs erfordert dringende Instandhaltungsmaßnahmen.

Dies ist Aufgabe der DB AG: Die DB Station und Service nimmt im Stuttgarter Hauptbahnhof etwa 5 Millionen Euro pro Jahr allein aus dem Zugverkehr ein; etwa die Hälfte stammt aus „Bestellerentgelten“, also aus Steuermitteln. Offensichtlich wurden diese Beträge bislang weitgehend an anderen Stellen verwendet. Nun scheint es an der Zeit, den Nachholbedarf ohne Steuermittel zu finanzieren!

2. Das Erscheinungsbild des Bahnhofs ist schlecht.

Dies gilt vor allem für die Bahnsteige: Hier sind neue Lösungen für ein zukunftsweisendes Ambiente gefragt. Weite Glashallendächer, Nutzung von Solarenergie, neue Ausstattungen der Bahnsteige sollten mit öffentlichen Mitteln gefördert werden: Dazu sei ein Betrag von 240 Millionen Euro vorgeschlagen, doppelt so viel wie die Glashalle des Hauptbahnhofs Berlin gekostet hat.

3. Die Haltezeiten sollten verkürzt werden

Der Durchgangsbahnhof soll die Zugfahrt- und Haltezeiten um etwa 3 Minuten verkürzen. Dies ist annähernd auch im Kopfbahnhof erreichbar, wenn die bisher unbenutzten Gepäckbahnsteige von den Bahnsteigstützen befreit und zum Aussteigen genutzt werden. Damit werden auch die gegenläufigen Fahrgastbewegungen auf den Bahnsteigen vermieden, das Geschehen wird stressfreier. Die S-Bahn München schafft selbst an hoch frequentierten Stationen mit solchen Doppelbahnsteigen Haltezeiten von nur 30 Sekunden! Die Kosten für die Ertüchtigung der derzeit ungenutzten und zu niedrigen Bahnsteige seien auf 20 Millionen Euro geschätzt.

4. Die Fahrzeiten auf der Magistrale Paris-Budapest sollen verkürzt werden.

Im Jahr 1995 fuhr der ICE von München nach Stuttgart mit guter Pünktlichkeit fahrplanmäßig in 2 Stunden 1 Minute; heute sind es 2 Stunden 24 Minuten! S21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm sollen die Züge um 26 Minuten beschleunigen. Würde der damalige Fahrplan wieder eingeführt und dazu in relativ flachem, unebenem Gelände zwischen Amstetten, Ulm und Augsburg die dort wegen der Kurven langsame Strecke begradigt, wären die Fahrzeitkürzung ohne Tunnel erreichbar: Dafür dürften 200 Millionen Euro ausreichen. Die „Geislinger Steige“ erfordert nur 5 Minuten Fahrzeit, diese sind kein wirkliches Hindernis!

5. Der Schienen-Güterverkehr hat Engpässe

Die geplante Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm wird gegenüber der bestehenden Strecke voraussichtlich ein um 60% höheres Trassenentgelt kosten, die Güterzüge auf eine viel längere Steigungsstrecke zwingen, deren Scheitelpunkt 160 m höher liegt als heute! Allein aus ökologischer Sicht dürfte hier gar nie ein Güterzug fahren! Daher ist zu hoffen und zu erwarten, dass hier überhaupt kein Güterverkehr stattfinden wird, auch weil die Strecke im Neckartal gar nicht überlastet ist.



Bei Bedarf könnte leicht die Strecke über Aalen und Nördlingen nach Donauwörth genutzt werden: Sie hat nur minimale Steigungen, kostet geringes Trassenentgelt. Mangels Bedarfs ist sie zurzeit nachts geschlossen. Für eine Streckenertüchtigung und eine bessere Zufahrt in Untertürkheim seien 100 Millionen Euro veranschlagt.

6. Die Stadt braucht freie Flächen für Läden, Dienstleistungen und Büros

Investoren und Unternehmen hätten bereits jetzt gute Entwicklungsmöglichkeit, wenn das Bahngelände zur Überbauung frei gegeben würde. In Basel spannen sich quer über alle Gleise und Bahnsteige eine großzügige Ladenpassage mit Zugängen zu den Bahnsteigen und ein Bürogebäude, in Berlin baute die DB AG Büros quer über den Hauptbahnhof!

7. Menschen suchen Wohnung in stadtnaher Lage

Für Wohnbauten bieten sich Teilflächen des Abstellbahnhofs und des Betriebswerks an, die auch heute schon für den Bahnbetrieb entbehrlich erscheinen. Außerdem wären die Flächen in Untertürkheim, die für S21 vorgesehen sind, für eine Wohnbebauung zu nutzen.

8. Flughafen und Messe sollen direkter und schneller erreicht werden.

Direktverkehre mit Regionalexpress und IC-/ICE-Zügen werden möglich, wenn über die Gäubahn und mit der geplanten Neubaustrecke Flughafen-Wendlingen der Flughafen besser erschlossen wird. Die geplante Neubaustrecke entlang der Autobahn A8 erfordert nur einen kurzen Tunnel und ist relativ kostengünstig zu bauen. Der von der DB geplante und zu Recht kritisierte Mischverkehr von Fern- Regional- und S-Bahnzügen kann in diesem Fall toleriert werden, da die Gäubahntrasse nach Stuttgart erhalten bleibt. Die Kosten für Neu- und Ausbaumaßnahmen seien auf 500 Millionen Euro geschätzt.

9. Mehr Verkehr auf der Schiene

Das ist leicht erreichbar, wenn Fahrpläne und Anschlüsse verbessert werden, wenn mehr Züge mit besseren Qualitäten angeboten werden. In Baden-Württemberg wäre das ohne weiteres möglich, wenn das Land nicht – im Rahmen der Finanzierungsvereinbarung zu S21 – pauschal Millionen Zugkilometer bei der DB zu überhöhten Preisen von bis zu 9 Euro je Zugkilometer bestellen würde: Im Wettbewerb kostet ein vergleichbarer Zugkilometer oft nur etwa halb so viel! Mit dem gegebenen Budget vom Bund könnten damit bis zu doppelt so viele Zugleistungen bestellt werden!

10. Steuergelder schaffen Arbeitsplätze.

Das ist unstrittig – allerdings entstehen doch wohl gleich viele Arbeitsplätze, wenn die veranschlagten Geldbeträge in andere Bauvorhaben investiert werden. Die Umwidmung von Mitteln, die die DB AG für S21 bereitstellt, auf andere Ausbaumaßnahmen, dürfte kurzfristig möglich sein, vor allem, wenn damit der Kopfbahnhof, die vorhandenen Zufahrten und Bestandsstrecken saniert werden. Die derzeit geplanten Finanzierungsanteile des Bundes könnten in den geplanten Vorhaben Gäubahn-Anschluss, Flughafenzufahrten, Neubaustrecke nach Wendlingen und anderen Ausbaumaßnahmen weiterhin der Region zugute kommen. Die Mittel des Landes und der Stadt könnten für notwendiger erscheinende Projekte verwendet werden.

Bei Einstellung des Projekts S21 kann die Stadt Stuttgart 639 Millionen Euro bei der DB AG geltend machen, die diese 2009 für die Grundstückverkäufe bilanziert hat.

Errechnet man die Größenordnung der Kosten dieser Alternativen, so ergibt sich die Größenordnung von einer Milliarde Euro an Steuermitteln, um die notwendig erscheinenden Ziele weitgehend zu erreichen.

Die DB AG wird darüber hinaus die Erstattung verlorener Planungskosten in Höhe von bis zu 200 Millionen Euro geltend machen und die Sanierung der vorhandenen Gleisanlagen, die für schätzungsweise 200 Millionen Euro machbar sein sollte. In der Summe erscheinen **maximal 1,5 Milliarden Euro notwendig, um die Ziele der Bahnprojekte Stuttgart-Ulm zu realisieren.**

Die Neubaustrecke ist unverantwortlich!

Das Projekt S21 soll maximal 4,9 Milliarden, die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm sollte nach DB Kalkulation zunächst 2,1 nun 2,9 Milliarden Euro kosten. Dabei ist der Betrag für die Neubaustrecke ganz unrealistisch: **Überträgt man die abgerechneten Kosten der Neubaustrecke Ingolstadt-Nürnberg auf die Streckenlängen und die Tunnelvolumina der schwäbischen Strecke so errechnen sich 5,2 Milliarden Euro.**

Die NBS Nürnberg-Ingolstadt kostete, wenn man die von der DB genannten Gesamtkosten umlegt, je Streckenkilometer im Freien etwa 12 Mio. €	
je Tunnelkubikmeter etwa 840 €	
Damit ergeben sich für die NBS Wendlingen - Ulm für die geplanten 32 km Strecke im Freien	384 Mio. €
für die geplanten 4,946 Mio Kubikmeter Tunnel	4.155 Mio. €
Preissteigerungen für 12 Jahre spätere Bauzeit 15%	681 Mio. €
Kostenschätzung für die NBS Wendlingen-Ulm mit realistischen Werten der DB AG	5,2 Mrd. €

Dieses Ergebnis entspricht in etwa den Feststellungen des Bundesrechnungshofs, dem entsprechenden Aussage in einem Gutachten des Umweltbundesamts und den Berechnungen der Vieregg-Rößler GmbH.

Auf der Neubaustrecke können – wegen der Engpässe bei den Zufahrten gemäß den Planungen der vom Land beauftragten sma maximal 3 Personenzüge je Stunde und Richtung fahren. Damit sind etwa 8 Millionen Fahrgäste pro Jahr zu erwarten. Rechnet man für die Jahreskosten (Zinsen, Abschreibung, Instandhaltung und Betriebsführung) 8%, so kostet

die Fahrt Wendlingen - Ulm etwa 50 € mehr als heute.

Die geplante NBS hat einen um 160 Meter höheren Scheitelpunkt als die jetzige Strecke mit der „Geislinger Steige“. Dies verursacht höheren Energieverbrauch allein zum Erreichen des höheren Scheitelpunkts. Durch Energierückspeisung beim Bremsen kann ein Teil der Energie zurück gewonnen werden: bei der folgenden Abschätzung werden 50% angenommen sowie ein Wirkungsgrad ab Energieerzeugung von 0,8. Unterstellt man drei Personenzüge je Stunde und Richtung so verursachen diese bei einem durchschnittlichen Zuggewicht von 600 Tonnen pro Jahr einen

Mehrverbrauch von etwa 7 Millionen Kilowattstunden. Das entspricht dem Verbrauch von etwa 2000 Haushalten und ist ökologisch unverantwortlich!

Die Gründe

Eine realistische Abschätzung der Baukosten führt zu etwa 10 Milliarden Euro für die Großprojekte, die nahe liegenden Alternativen würden ca. 1,5 Milliarden kosten. Was bewegt die DB AG und die verantwortlichen Politiker dazu, Pläne zu beschließen, die sechs oder sieben Mal mehr kosten, als zur Erreichung der rationalen Ziele eigentlich notwendig erscheint und die unverantwortliche Kosten im zukünftigen Betrieb verursachen?

Die ursprüngliche Idee eines Bahnprofessors, einige Züge quer unter dem Bahnhof fahren zu lassen, mit 2 oder 4 Gleisen fand erst dann Widerhall, als sie auf acht Bahnhofsgleise und aufwendige unterirdische Zufahrtstrecken und damit auf ein mehrfaches an Bauvolumen aufgebläht wurde. Dazu kam der Plan einer Neubaustrecke in einem Gebirge, das absolute Höchstforderungen an Tunnelbauten stellt: **Das Projekt geriet damit ins Gigantische, die Verantwortlichen in Politik und Wirtschaft gerieten in Begeisterung. Die Mehrheiten der Parlamentarier in Stadt und Land stimmten zu – auf der Basis unrealistischer Kostenwerte und offensichtlich unwissend, welche finanziellen und terminlichen Risiken zwangsläufig entstehen.**

Steuergelder schaffen Gewinne der DB

Ein erster Grund: Fakten werden ignoriert. Kein Güterzug wird über eine 17 km lange Steigung mit 3% fahren, wenn es zwischen Stuttgart und Donauwörth eine nicht ausgelastete Strecke gibt, die minimale Steigungen und nur einen Bruchteil an Trassenkosten verursacht.

Neubaumaßnahmen werden vom Bund bezahlt und – nur in diesem Fall - vom Land bezuschusst. Schätzungsweise ein Fünftel der Baukosten fließt in den DB Konzern für dessen Eigenleistungen. **Je teurer ein Vorhaben, desto gewinnträchtiger ist es für die DB! Sie sucht maximale Gewinne -- im Gegensatz zum öffentlichen Interesse, die Ausgaben zu minimieren!**

Konkret lässt sich dies in einem aktuellen Fall belegen. Ein 25 km Teilabschnitt der Neubaustrecke Ebensfeld-Erfurt ist von der DB AG für 1 Milliarde Euro geplant. Eine Alternativplanung vermeidet Tunnel, nutzt vorhandene Strecken und kostet daher nur rund 500 Millionen Euro. Die betroffenen Gebietskörperschaften lehnten die DB Planung ab und stimmten einhellig der Alternativplanung zu. Trotzdem realisiert die DB AG gegen alle Widerstände ihre Planung. **Die Bundesregierung toleriert dies – so werden hier 500 Millionen Euro Steuermittel offensichtlich unnötig verbaut.**

Gewinne für Unternehmen

Um die Politiker scharft sich ein „Freundeskreis“ aus maßgeblichen Unternehmern und deren Führungskräften, die umso größere Gewinnchancen erwarten, je größer die Projekte sind. Tunnelprojekte sind dafür bekannt, dass unvorhersehbare Baustellenereignisse zu gewinnträchtigen Mehrkosten führen.

Dieser Kreis dürfte daher an Lösungen, die kostengünstiger sind – weil sie z.B. weniger Bauvolumina haben – nicht interessiert sein.

Mit Erstaunen erfuhren die Bürger, dass Stuttgarts Finanzbürgermeister Michael Föll Mitglied des Beirats des Bauunternehmens Wolff und Müller ist, das mit Arbeiten zum Abriss des Nordflügels beauftragt ist.

Mangelnde Innovationen

Weiter kann beobachtet werden, dass kostengünstige Lösungen nicht erkannt werden. Es ist doch eigentlich nahe liegend, eine Strecke in flachem, wenig besiedeltem Gebiet auf Geschwindigkeiten von 200 oder 300 km/h zu ertüchtigen, als Tunnel durch die Schwäbische Alb zu graben, wo höhlendurchsetzter Jura hohe Risiken schafft und extremen Aufwand erfordert.

Die Nutzung zweier Bahnsteige an einem Zug zur Beschleunigung des Aus- und Einsteigens kostet auch nur einen Bruchteil eines Bahnhofsneubaus.

Kosten zu sparen erfordert Kreativität! Selbst nahe liegende Innovationen haben keine Chance, wenn man auf bestimmte Lösungen fixiert ist!

Geltungssucht statt Fürsorge?

Bei der Prellbockanhebung wurde von den Festrednern der Besucherstrom beschworen, der einsetzen wird, wenn im Herzen der Stadt monumental gebaut wird. Gewiss: Eine Baustelle im Stadtzentrum, in die über eine Milliarde Euro versenkt wird, dürfte einmalig sein! Weiter war beim Festakt zu vernehmen, dass es doch ganz normal sei, wenn wenig einsichtsvolle Bürger erst einmal protestierten, bevor dann bei der Fertigstellung alle, des Lobes voll, die Politiker würdigten, die gegen alle Widerstände ihre Weitsicht bewahrten.

In solchen Äußerungen mag sich die Sehnsucht nach Größe und Berühmtheit, nach der Rolle als weitsichtiger (Landes-)Vater zeigen, der seine Bürger gegen deren Uneinsichtigkeit zu rechten Zielen führt.

Faszination statt Vernunft?

In eher privaten Gesprächen vernimmt man das Wort „Faszination“: Tatsächlich: Nirgendwo in unserer Republik steht ein Projekt an, mit dem Milliarden Euro, großenteils in einer Stadtmitte, versenkt werden sollen, nirgendwo werden so viele Millionen Kubikmeter Erde bewegt, nirgendwo gibt es schwierigeres Gestein zu durchbohren, nirgendwo gibt es so komplizierte Baustellen mit so vielen Risiken! Superlative, mit denen Stuttgart wirklich „Metropole aller Baustellen“ wird! Das zu schaffen, ist das nicht ein Lebensziel? Dass ein solches Ziel einige, ja viele Milliarden Euro mehr kostet als rationale Problemlösungen, wird verdrängt.

Sind Geldflüsse und potenzielle Gewinne der Beteiligten, sowie die Chance für die Politiker, berühmt und bedeutend zu werden, maßgebliche Gründe dafür, ein Mehrfaches der eigentlich notwendigen Beträge aus den knappen öffentlichen Haushalten zu opfern?

Der Nutzen? Überwiegend negativ!

Welcher Nutzen wird mit 10.000 Millionen € erreicht?

› Die Stadt erhält in ihrer Mitte Brachflächen, die nach der Reinigung bebaut werden können. Dabei erscheint es fraglich, ob zu den hohen Grundstückspreisen qualifizierte Nutzungen gefunden werden.

› Der Flughafen wird mit Fern- und Regionalzügen erschlossen. Wegen der Engpässe der geplanten Bahnanlagen ist die Zugzahl beschränkt.

› Die Fahrzeit der Züge nach Ulm wird verkürzt.

Die Negativbilanz ist unübersehbar:

› Die Stadt verliert wesentliche Teile des charakteristischen Bahnhofsgebäudes, der mit alten Bäumen wertvolle Schlosspark erhält einen Baumlosen etwa 100 Meter breiten Wall, der den Park als Fremdkörper teilt.

› Wegen der massiven Wasservorkommen und der schwierigen geologischen Verhältnisse entstehen unübersehbare Risiken für die Mineralquellen, den Gebäudebestand der Stadt und die Bäume des Schlossparks. Selbst der am Projekt mitwirkende Architekt Frei Otto bezweifelt, ob der Tiefbahnhof sicher sein wird!

› Weite Strecken zukünftiger Bahnreisen verlaufen unterirdisch: Von den Schönheiten der Stadt und des Landes sehen die Reisenden dann nichts mehr!

› Mehrere eingleisige und kreuzungsbehaftete Streckenverbindungen verhindern optimale Fahrpläne und verschlechtern die Zuverlässigkeit des Bahnbetriebs.

› Der Bahnhof hat nur noch 8 statt 17 Gleise, die Zugfahrten müssen zeitlich versetzt werden, ein Teil der Umsteigeverbindungen erhält längere Wartezeiten.

› Die Tieferlegung des Bahnhofs und der um 160 Meter höhere Scheitelpunkt der Neubaustrecke nach Ulm erfordern mehr Energie für die Zugfahrten und verschlechtern die CO₂-Bilanz: Die Großprojekte sind aus ökologischer Sicht unverantwortlich!

› Die Trassenkosten der DB Netz AG werden sich mindestens verdoppeln und erfordern damit höhere Zuschüsse des Landes für den Nahverkehr oder eine erhebliche Reduktion der bestellbaren Zugkilometer.

› Die Kostenangaben der DB AG erscheinen im Vergleich zu abgerechneten Bauvorhaben der DB zu niedrig: Bund, Land und Stadt müssen mit weiteren finanziellen Forderungen der DB AG rechnen.

› Die Bauzeit von zehn Jahren erscheint nach allen Erfahrungen mit DB-Projekten ausgeschlossen: Stadt und Bürger müssen mit 2 Jahrzehnten Großbaustellen im Herzen der Stadt rechnen!

› Die überwiegenden Nachteile, die unverantwortlichen Kosten und die Weigerung der Verantwortlichen, dies zu diskutieren, führen zu massiven Protesten und Poli-

zeinsätzen: Die Bürgerschaft der Stadt wird gespalten, die Atmosphäre mehr und mehr vergiftet, das Ansehen der Stadt und des Landes geschädigt. Der Ausschluss der Bürger von den Entscheidungsprozessen schädigt zuletzt die demokratische Kultur der Bundesrepublik!

Der absehbare Fall

Dass ein so gigantisches Projekt in den angenommenen finanziellen und zeitlichen Grenzen bewältigt werden kann, wie es derzeit dargestellt wird, muss nach allen bisherigen Erfahrungen ausgeschlossen werden. Herr Grube, Vorstandsvorsitzender der DB AG, erklärte, dass niemand die Kosten eines solchen Projekts zuverlässig vorhersagen könne und dass weitere Kostenerhöhungen möglich seien. Er hätte ergänzen müssen: Auch die Bauzeit ist nicht kalkulierbar, da sie hundertfache Risiken enthält, die gar nicht planbar sind!

Die DB AG hat leidvolle Erfahrungen hinter sich, weil sich die Baukosten und die Bauzeiten aller großen Neubauprojekte massiv erhöhten, ja sogar verdoppelten! Aktuelle Erfahrungen mit dem Leipziger City-Tunnel: Er sollte 572 Millionen Euro kosten und 2009 fertig sein – ein kleiner „Fisch“ gegenüber Stuttgart 21! Die DB schätzt nun die Kosten auf 900 Millionen Euro und hofft auf eine Fertigstellung kurz vor Weihnachten 2013!

Im Gegensatz dazu handelt es sich bei den hier aufgezeigten Alternativlösungen und bei vielen alternativen Vorschlägen um überschaubare Vorhaben, die nach drei Jahren Planung und sieben Jahren Bauzeit nutzbar sein dürften – auf jeden Fall früher als alle Bauten des derzeitigen Projekts! Denn: Der neue Bahnhof kann ja erst dann in Betrieb genommen werden, wenn alle Tunnel, Strecken und Bauten nutzbar sind!

Die Stuttgarter sollten daher von den Bürgern Leipzigs auch deren Erfahrungen beim Tunnelbau beherzigen: **Sie erwarten dann mindestens zwanzig Jahre Bauzeit und wiederkehrende Kostensteigerungen: Die DB AG wird den Bau nur dann vollenden, wenn Bund, Land und Stadt mehr Geld, als derzeit geplant, bezahlen!**

Das ist jedoch nicht zu erwarten: Die Bürger werden, unterstützt von Experten, Künstlern und Journalisten, mit ihrem Engagement das Projekt stoppen und die drohende Stadtzerstörung vermeiden. Sie werden die Verantwortlichen, die Politiker und die Bahnplaner, dazu veranlassen, rational ökologisch und ökonomisch sinnvolle Alternativen zu planen und zu realisieren – in guter Tradition Stuttgarts und Schwabens, deren Bürger, Schulen, Universitäten und Unternehmen weltweit als kreativ und intelligent angesehen sind.

*Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack, M.S., geboren in Stuttgart, Studium in Essen, Stuttgart, Berkeley(USA), arbeitete fast drei Jahrzehnte in Stabs- und Führungspositionen der DB und DB AG, berät jetzt freiberuflich Unternehmen und Initiativen und wirkt als Sachverständiger im Verkehrsausschuss des Bundestags. Buch: *Sich selbst entdecken – Andere verstehen*, Aachen, 2010. Stand: 11. 9. 2010. Kontakt: kd.bodack@gmx.de*