



Seit 1994 hat die Bahn 1.000 Bahnhöfe geschlossen (Foto: Doris Antony, Berlin)

## Auf dem falschen Gleis

Die Lage der Bahn ist miserabel – Experten fordern eine Wende in der Bahnpolitik

Ende März 2014 musste Bahnchef Grube eine Bilanz vorlegen, die ihm einiges Kopfzerbrechen bereitet haben dürfte: Das Jahresergebnis ist 2013 drastisch gesunken, der Umsatz stagniert und die Aussichten für 2014 sind düster. Für das Bündnis »Bahn für Alle« kommt diese Bilanz nicht unerwartet. Der jüngst erschienene Geschäftsbericht 2013 der unabhängigen Bahnexperten zeigt die Ursachen der Misere auf:

■ **Die Bahn hat das Schienennetz systematisch zerbröckelt:** Seit der sogenannten Bahnreform vor 20 Jahren hat die DB AG 7.000 Streckenkilometer sowie 60.000 Weichen und Kreuzungen abgebaut und über 1.000 Bahnhöfe geschlossen. Die jährlichen Steuermittel für die Instandhaltung sowie den Neu- und Ausbau von Schienennetz und Bahnhöfen versinken in unrentablen Hochgeschwindigkeitsstrecken und Prestigeprojekten wie Stuttgart 21.

■ **Die Bahn zieht Mittel aus dem Nahverkehr ab:** Jedes Jahr fließen 4 Milliarden Euro Steuergeld als Regionalisierungsmittel an die Bahn. Doch diese »nutzt den hoch subventionierten Nahverkehr zur Querfinanzierung anderer Unternehmensaktivitäten«.

■ **Die Bahn kauft für Milliarden ausländische Unternehmen auf:** Im Jahr 2010 gab der Konzern 2,7 Milliarden für das britische Busunternehmen Arriva auf. Doch das Unternehmen floppte.

■ **Die Bahn kümmert sich nicht um den Güterverkehr:** Sein Marktanteil stagniert und in den letzten 20 Jahren wurden 9.500 Gleisanschlüsse stillgelegt. Obendrein baut die Bahn güterzuguntaugliche Strecken wie die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm.

■ **Die Bahn betreibt keine solide Personalpolitik:** Das zeigt das Beispiel der rheinland-pfälzischen Landeshauptstadt Mainz. Deren Bahnhof konnte 2013 in der sommerlichen Hauptsaison über Wochen nur eingeschränkt betrieben werden, weil das Personal im Stellwerk fehlte. Bundesweit sollen es rund 1.000 Stellwerksmitarbeiter/-innen zu wenig sein.

Die Autoren des Alternativen Geschäftsberichts kommen zu dem Fazit:

»Die DB AG hat das Verkehrsmittel der Zukunft in der Hand und ruiniert es für die Klimakiller von gestern. Die Zahlenakrobatik der DB-Bilanz will Rationalität vortäuschen. Die Irrationalität gipfelt in Stuttgart 21, wo die DB AG mit gigantischen Summen im Ergebnis Bahnkapazitäten abbaut.«

Angesichts dessen sei eine radikale Umkehr in der Bahnpolitik nötig. »Eine Bürgerbahn der Zukunft muss zurück unter demokratische Kontrolle und in der öffentlichen Hand bleiben«, so Winfried Wolf, Mitautor des Berichts.

Der *Alternative Geschäftsbericht* kann hier kostenlos heruntergeladen werden:

➔ [www.bahn-fuer-alle.de](http://www.bahn-fuer-alle.de)

»Bahnhöfe und Schienen verrotten, weil die DB AG ihr Geld für Einkaufszentren mit angeschlossenenem Zughalt ausgibt.«

### BAHN-KONFERENZ »KOPF MACHEN«

#### 20 Jahre Bahnreform – 20 Jahre Stuttgart 21

Vom **25. bis 27. April 2014** diskutieren in **Stuttgart** Verkehrspolitiker und Wissenschaftler aus dem In- und Ausland die Bilanz nach 20 Jahren Bahnreform – und sie blicken nach vorn: Was muss sich tun, wie muss eine Bahn beschaffen sein, die die Erwartungen an ein modernes, effektives und umweltschonendes Massenverkehrsmittel erfüllt?

Teilnehmer/-innen u. a.: Franz Alt, Klaus Arnoldi (VCD), Michael Cramer (MdEP), Peter Conradi, Prof. K. D. Bodack, Christoph Engelhardt (wikireal.org), Johannes Hauber (IG Metall), Egon Hopfenitz, Sabine Leidig (MdB), Prof. Heiner Monheim, Prof. Hermann Knoflacher, Arno Luik (Stern), Meike Spitzner, Jessica Springfield (Handelsblatt), Brigitte-Johanna Waidhofer (Badisches Tagblatt, KONTEXT).

Weitere Informationen und Anmeldung:

➔ [www.bahn-fuer-alle.de](http://www.bahn-fuer-alle.de)

### LITERATURTIPP

#### Bitte umsteigen! 20 Jahre Bahnreform

Das Jahr 1994 brachte mit der Bahnreform und mit der Gründung der Deutschen Bahn AG die größte Veränderung im Verkehrsbe-



reich seit Ende des Zweiten Weltkriegs. Dabei gab es etwas Licht, aber auch viel Schatten.

Zwei profilierte Bahnexperten beleuchten kritisch diesen zwei Jahrzehnte währenden Marsch in die Privatbahn. Sie bleiben jedoch nicht bei einer Kritik stehen, sondern entwerfen machbare Szenarien für eine mögliche Bürgerbahn, die andernorts teils schon verwirklicht sind.

■ Bernhard Knierim, Winfried Wolf:  
Bitte umsteigen! 20 Jahre Bahnreform  
255 Seiten, kartoniert, Großformat.  
ISBN 978-3-89657-071-0  
Schmetterling Verlag

#### Buchpräsentation

mit Walter Sittler und den Autoren:  
24. April 2014, 19:30 Uhr  
Café Merlin, Augustenstr. 72, Stuttgart

## 2 660 000 Euro

So viel verdiente Bahnchef Grube allein 2012. Zwei Drittel davon wurden als leistungsabhängige Boni ausgezahlt. Doch die gab es nicht etwa für Bilanzfolge oder das Erreichen verkehrspolitischer Ziele. Vielmehr »hängt ein Viertel von Grubes persönlichem Bonus von der politischen Beziehungspflege ab. Jeweils ein weiteres Viertel von Kunden- und Mitarbeiterzufriedenheit, das letzte Viertel von einer Image-Verbesserung der Bahn«, berichtet das ARD-Magazin Kontraste. So gibt es etwa satte Zulagen, wenn sich der Manager »mindestens fünfmal im Jahr mit Mitgliedern relevanter Bundestagsausschüsse trifft, viermal mit EU-Politikern und zehnmal mit Spitzenvertretern der Bundesländer«.

### LESERZUSCHRIFTEN

Im letzten »Tunnelblick impuls« berichteten wir über ein neues Gutachten, das die Anhebung der Stuttgarter Innenstadt empfiehlt. Dieser Beitrag hat ein kontroverses Echo unter unseren Leserinnen und Lesern ausgelöst.

»Der Vorschlag ist bei mir auf großes Interesse gestoßen. Vor allem, dass Stuttgart an Höhe gewinnt, würde rechtfertigen, dass unser Hauptbahnhof nicht ganz oben bleibt. Im letzten Jahr hatte ich ja die gegenteilige Idee: Damit der Hbf. nicht unterirdisch werden muss, dachte ich mir, man könnte Stuttgart tiefer legen. Das wäre ja auch ohne teure Tunnelbauten machbar. Allerdings würde diese Lösung den Verbrauch von Kerzen und ähnlichen stromsparenden Lichtquellen millionenfach erhöhen.«

A. A. per E-Mail

»Die Volksverdummung der S21-Gegner hat einen neuen Höhepunkt erreicht: in deren Anti-S21-Hetzblatt »Der Tunnelblick« vom 16.1.2014 wird auf ein Gutachten verwiesen, das ergeben haben soll, es wäre inzwischen billiger, die Stuttgarter Innenstadt um 32 Meter anheben als den Bahnhof tieferzulegen!!! Als Quelle wird »Der Postillon« genannt, das bekannte Online-SATIRE-Magazin! Schwer zu glauben?«

G. W. auf Facebook

### TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

IBAN: DE54 8309 4495 0003 2812 21

BIC: GENODEF1ETK, EthikBank eG

Inh.: ESIG e. V., Betreff: Tunnelblick

Spenden sind steuerlich absetzbar.



## Düstere Aussichten für SSB-Kunden

Schülern, Pendlern und anderen Stadtbahn Nutzern in Stuttgart stehen ungemütliche Zeiten bevor. Denn für den Bau von Stuttgart 21 muss auch der Stadtbahnverkehr in der Landeshauptstadt neu geplant werden. So muss etwa die Haltestelle Staatsgalerie verlegt werden, weil sie einem Zufahrtstunnel im Weg ist. Erhebliche Auswirkungen hat auch die Tieferlegung des Nesenbachdükers, des zentralen Stuttgarter Abwasserkanals. Er soll künftig unter dem geplanten Tiefbahnhofstrog verlaufen. Doch die ursprüngliche Planung der Bahn wurde aufgrund katastrophaler Mängel abgelehnt. Nach den neuesten – ebenfalls noch nicht genehmigten – Plänen soll der Düker nun in offener Bauweise errichtet werden – mit gravierenden Folgen für Autofahrer, Fußgänger und den Stadtbahnbetrieb:

■ In Bauphase 1 soll die Strecke Staatsgalerie–Charlottenplatz für 9 Monate gesperrt werden. Dies würde die Linien U1, U2, U4 und U11 betreffen.

■ In Bauphase 2 soll die Verbindung Staatsgalerie–Hauptbahnhof für 26 Monate (!) gesperrt werden. Dies würde die Linien U9, U11, U14 massiv beeinträchtigen.

Sollte diese Planung umgesetzt werden, würde der Stadtbahnverkehr einer Drehscheibe beraubt. Wenn am Charlottenplatz kein Umsteigen zwischen Längs- und Querrichtung mehr möglich ist, müssen alle Fahrgäste auf den Hauptbahnhof ausweichen. Das Gedränge in Bahnen und auf den Bahnsteigen wäre in den Stoßzeiten immens! Obendrein gibt es im Hauptbahnhof keine direkte Verbindung zwischen Fernbahn und S-Bahn mehr, sodass noch

viel mehr Fahrgäste zusätzlich die Klett-Passage durchqueren müssen.

Die SSB verspricht zwar, dass alle Stadtbahn-Stationen während der Bauzeit angefahren würden. Doch sie verschweigt, dass sehr viele Kunden nicht mehr am gewohnten Ort umsteigen können und lange Umwege in Kauf nehmen müssen. Andere müssen auf ihrer bislang durchgängigen Linie umsteigen und damit jeden Tag zusätzliche Fahrzeit aufwenden.

Die Stuttgarter Stadtbahn ist eine Lebensader der Stadt. Alle Arbeiten für Stuttgart 21 würden unter »rollendem Rad« erfolgen, haben die Planer immer wieder versprochen. Davon ist heute keine Rede mehr! Die Verantwortlichen – SSB-Technikvorstand Arnold, die SSB-Aufsichtsräte und ihr Vorsitzender OB Kuhn sowie Bürgermeister Föll und der Stuttgarter Gemeinderat – haben es in der Hand, das drohende SSB-Chaos noch zu verhindern und die Stuttgart-21-Verträge zu kündigen. ■

➔ [www.infooffensive.de/stadtbahn](http://www.infooffensive.de/stadtbahn)

