

TUNNELBLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT • WWW.TUNNELBLICK.ES • AUSGABE 64

SSB 21

Mittlerweile ist in Stuttgart der fünfte sogenannte Feinstaubalarm ohne nennenswerte Wirkung beendet worden. Die Aktion sei ein Rohrkrepierer, frohlockten die Alarmgegner im Gemeinderat. Oberbürgermeister Fritz Kuhn, Mitinitiator der Alarme, schob den Schwarzen Peter umgehend an uneinsichtige und unwillige Autofahrer weiter. Doch die wahre Hauptursache der Stuttgarter Stau- und Dreckmisere ist – neben den allgegenwärtigen Stuttgart-21-Bau-

stellen – ein völlig fehlgeplantes Verkehrssystem. So ist der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Stuttgart nicht Teil der Lösung, sondern zum Teil des Problems geworden. Und das hat System. In dessen Zentrum: die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB), die in vielerlei Hinsicht an die Deutsche Bahn und ihre Politik erinnert. Es ist kein Zufall, dass SSB-Technikvorstand Wolfgang Arnold zu den eifrigsten Lobbyisten für Stuttgart 21 gehört ...

In Stuttgart ein Auto zu benötigen, ist keine Strafe. In keiner anderen deutschen Stadt verbringen Menschen mehr Zeit im Stau: drei volle Tage im Jahr! Auch bei der Feinstaubbelastung ist Stuttgart Spitzenreiter. Nach über zehn Jahren Aussitzen und Zeitschinden mit Alibimaßnahmen verliert die EU die Geduld und droht Strafen in Millionenhöhe an. Zur Einhaltung der Grenzwerte müssten die Verantwortlichen – der Stuttgarter OB, der Regierungspräsident und der Landesverkehrsminister – die Zahl von mehr als 500.000 Autos halbieren, die täglich und fast immer nur mit einer Person besetzt nach Stuttgart ein- und ausfahren. Notfalls mit Fahrverboten.

Fahrverbote?

Das schlimme F-Wort genügt, um eine hitzige Debatte zu entfachen, die die Bürger in zwei Lager spaltet: hier die abgasgeplagten Befürworter von Fahrverbot und ÖPNV, dort die Abgas verursachenden Anhänger der automobilen Fortbewegung. Dabei gerät aus dem Blick, was die Behörden vor allem umtreibt: dass sie der EU wirksamere Maßnahmen als bisher nachweisen müs-

sen – und damit viel zu lange schon in Verzug sind. Die Grenzwerte einzuhalten, ist erst für 2021 eingeplant! Der Alarm dient seinen Initiatoren also lediglich dazu, sich in Form von Zeit selber Luft zu verschaffen. Die brauchen sie, um die unpopulären Fahrverbote doch noch zu vermeiden. Wo sollte er auch hin, der Anteil jener 50 Prozent Autofahrer, die zum Umstieg auf Bus und Bahn gezwungen würden?

Der Mangel

»Für ein solches Szenario fehlen uns im Berufsverkehr die Kapazitäten«, vermeldet die Bahn. Die stadt-eigene Gesellschaft SSB sekundiert: »Dafür brauchen wir zusätzliche Stadtbahnen und Linienbusse«. Und natürlich dürfe »eine solche Feinstaubreserve« das Unternehmen in keiner Weise betriebswirtschaftlich belasten. Dabei gibt es noch nicht einmal Kapazitäten für die 100.000 freiwilligen Umsteiger vom Auto, auf die OB Kuhn während eines Feinstaubalarms setzt! Wohl wissend, dass viele Linien bereits an ihren Grenzen sind und weitere Fahrgäste kaum verkraften – schon gar nicht Autopendler, die gerade

zu den entscheidenden Stoßzeiten zusätzlich hinzukämen.

Der ÖPNV – keine Alternative

Doch hapert es beim ÖPNV ja nicht nur an Kapazitäten, wie Tausende täglich erfahren, die mangels Alternative bereits mit den Öffentlichen pendeln. Weitere Defizite sind unverschämte hohe Preise und fehlende Flexibilität. Angesichts dieser tristen Wirklichkeit ist es ein Armutzeugnis, wenn OB Kuhn die Schuld dem Autofahrer zuschiebt, der als Gewohnheitstier eben Zeit bräuchte, um die Segnungen von VVS und SSB zu begreifen. Dabei wägen die Pendler aus der Region durchaus die Alternativen ab und wissen, dass die Öffentlichen oft nur ein anderes und überdies teures Übel sind. Genau dies haben die geflopten Feinstaubalarme gezeigt. Und daran wird auch Kuhns neueste Sau nichts ändern, die er durchs Dorf treibt: die Halbierung der Ticketpreise während des Alarms – was nebenbei die Jahreskartenbesitzer und Stammkunden noch weiter verärgert. Solche Aktionen werden die Flut der Autos sicherlich nicht stoppen. 🐾

DEM AUTO IM WEG

»Der Bau der Stadtbahn und die Umstellung von Schmal- auf Normalspur und überbreite Fahrzeuge war genauso eine Fehlentscheidung wie Stuttgart 21! Stuttgart hatte ein flexibles, schlankes und gut funktionierendes Straßenbahn-System – optimal für die Stuttgarter Topografie –, das allerdings dem zunehmenden Autoverkehr im Wege war. Also unter die Erde damit, in dunkle, hässliche Tunnel (...)! Allein die Folgekosten für den Betrieb der U-Bahn mit Hochbahnsteigen, Rolltreppen, Beleuchtung und allem drum und dran sind gigantisch! Moderne Nahverkehrssysteme bauen auf Niederflurbahnen, die oberirdisch, effizient und kostengünstig die Stadt erschließen und die Stadtlandschaft nicht mit hässlichen Betonbahnsteigen, Schottergleisen und Absperrungen verschandeln.« (Leserbrief von Dr. Treno, StZ-online, 1.6.2010) 🐾

ÖPNV – SO GEHT'S AUCH

In **Wien** ist das ÖPNV-Angebot mit engen Takten und guten Verbindungen auch ins Umland attraktiv, dazu unkompliziert und preisgünstig. Trotzdem rechnet es sich. Den Grundstein dafür legte eine Anhebung der Kosten für Parkraumnutzung. Zeitgleich wurde der Preis für eine Jahreskarte gesenkt – und zwar auf 365 Euro, gültig im gesamten Wiener Stadtgebiet! Das verdoppelte den Jahreskartenabsatz und erhöhte die Einnahmen drastisch. Dass auch die Mehrheit der Konsumenten mit dem ÖPNV in die Innenstadt kommt, bewegt Geschäftsleute wie Arbeitgeber zur Unterstützung. Die vorausschauende, lernfähige Verkehrspolitik in Wien zielt darauf ab, das Auto als Verkehrsmittel für die täglich erforderliche Mobilität konsequent überflüssig zu machen. Die Folge: Der ÖPNV-Anteil liegt bei 39 Prozent, Tendenz steigend. In Stuttgart beträgt er gerade mal ein Viertel.

In **Straßburg**, Stuttgarts Partnerstadt, war man wie andernorts ab den 1960er-Jahren der längst überholten Vision einer autogerechten Stadt erlegen: Als Nahverkehrsmittel kamen nur noch Dieselsebusse zum Einsatz, alle Straßenbahnschienen wurden entfernt. Und doch beschloss ein lernfähiger Straßburger Stadtrat unter einer mutigen Oberbürgermeisterin 1989, statt einer U-Bahn wieder die Straßenbahnen einzuführen. Ein inzwischen abgeschlossenes Großprojekt, das nicht nur die städtischen Verkehrsprobleme dauerhaft gelöst hat, sondern auch zur umfassenden Neugestaltung der Stadt genutzt wurde. Und das weithin nachgeahmt wird. 🐾

☛ Was nötig wäre

Dafür braucht es Anreize und keinen ÖPNV, bei dem das einzig Zuverlässige die stetig abnehmende Leistung und das Pünktlichste die jährlichen Fahrpreiserhöhungen sind. Das Mindeste wäre ein stimmiges ÖPNV-Konzept, das nur als Teil einer ebenso stimmigen Verkehrsplanung funktioniert. Ihr Grundprinzip: Maximierung des ÖPNV, Minimierung des motorisierten Individualverkehrs und optimale Verzahnung von beidem. Dafür sind klug gebildete Reserven und durchdachte, ausbaubare Konzepte notwendig – und das kritische Hinterfragen unserer überkommenen Vorstellungen von Mobilität! Anderswo geht das schließlich auch.

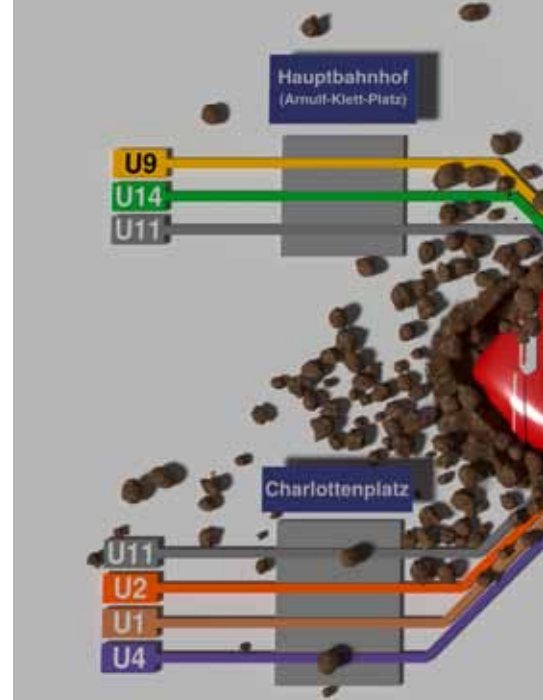
Doch der politische Wille fehlt, dies anzuerkennen und umzusetzen, da die Pkw-freundlichen Entscheidungsträger nach wie vor überwiegen. Auch unter dem grünen OB wird – Stichwort »Citymaut« – die öffentliche Diskussion über eine zukunftsfähige Verkehrsplanung verweigert, die die besonderen Gegebenheiten der Stadt und den Bedarf aller Verkehrsteilnehmer angemessen berücksichtigt.

»Teile und herrsche«

So könnte Bürgerbeteiligung aussehen: sich austauschen mit dem Ziel, ergebnisoffen Maßnahmen zu ermitteln, die unterm Strich kleine und große Gewinner erzeugen und nicht wie heute nur kleine und große Verlierer. Doch Kuhn belohnt und bestraft mal die »Autoanhänger«, mal die »ÖPNV-Anhänger«. Teile und herrsche! Damit rückt er die schonungslose Bestandsaufnahme der Misere aus dem Fokus und vermeidet aus Rücksicht auf die Auto- und Bauindustrie eine gründliche Erforschung der Umstände und Kräfte, die einer befriedigenden Lösung der Verkehrsproblematik entgegenstehen.

Das Spiel um Macht ...

Woran fehlt es denn im wohlhabenden Stuttgart? Der ÖPNV wurde in den letzten Jahrzehnten systematisch so an die Wand gefahren, dass er seinem Auftrag nicht mehr gerecht wird. Dies ist weder Schicksal noch Naturgesetz, sondern mitverursacht von einer gängigen politischen Praxis: Verkehrspolitische Beschlüsse werden im Stuttgarter Gemeinderat und in der Regionalversammlung von Abgeordneten verabschiedet, von denen keiner je für die Folgen seiner Entscheidung haftet. Viele sind sachlich überfordert und überblicken die Dimension ihrer Entscheidungen nicht. Andere treffen sie halbherzig oder sind zu jedem Kompromiss bereit. Und manche wissen genau, was sie bewirken, und tun es dennoch oder gerade deshalb. Allen gemein ist jedoch die fatale Abhängigkeit von Empfehlungen und Gutachten,



»NETZ 2016/2017«

So heißt die erste Stufe des Konzepts, mit dem die SSB die durch Stuttgart 21 verursachte Sperrung zentraler Stadtbahnstrecken in den Griff bekommen will. Das betrifft die Verbindung Staatsgalerie-Charlottenplatz; als eine Folge verkehren am Berliner Platz – einer Kreuzung mit Stadtbahn, Autoverkehr und Passanten! – doppelt so viele Linien wie sonst. Auch am Mittelbahnsteig der Stadtbahn-

Haltestelle Hauptbahnhof-Arnulf-Klett-Platz Rushhour inter wenn Richtung die Fahrgastme umgeleiteten kommen.

Nach 15 Mo 19. August 20 Stufe das »Ne gen, wenn d Staatsgalerie- gekappt wird. L zeitenaushangs Stufe weitere

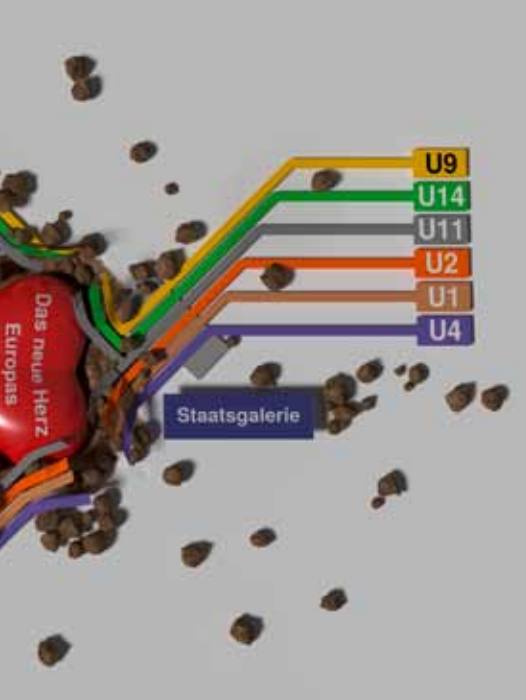
deren Verfasser und Nutznießer – oft in Personalunion – in obskuren Hinterzimmerzirkeln agieren. Solche Vorgehensweisen mögen zwar menschlich nachvollziehbar sein, zeigen aber glasklar, was entscheidend wäre: mehr Wissen wollen!

... fordert Opfer

Anstatt also die vorhandene Infrastruktur etappenweise flexibel und kostengünstig weiterzuentwickeln, werden lieber obszön teure, »unumkehrbare« Großprojekte abgenickt. Überdies werden einmal getroffene Entscheidungen nicht korrigiert – selbst wenn sie sich als folgenschwere Fehler erweisen. Die bitteren Folgen: ein überdimensioniertes Stadtbahnssystem in enger Kessellage und eine unterdimensionierte Tunnelhaltestelle Stuttgart 21. Aus Angst vor Gesichtsverlust wird ein ohnehin schon unsinniger Aufwand weiter getrieben, um mit immer mehr Steuergeld wenigstens die größten Schwachstellen der Fehlentwicklung auszubügeln. Ein ÖPNV-Fass ohne Boden!

Die Bankrotterklärung

Eine Schlüsselrolle nimmt dabei die einflussreichste Gesellschafterin im regi-



ptbahnhof/Ar-
z dürfte es zur
essant werden,
g Staatsgalerie
ngen von zwei
Linien hinzu-

onaten soll ab
017 als zweite
etz 2017« fol-
ie Verbindung
Hauptbahnhof
laut eines Bau-
s dauert diese
30 Monate bis

Januar 2020. Somit sind für alle Unterbrechungen im Netz 44 Monate angesetzt! Das sind 3,75 Jahre – wenn alles glatt läuft. Die SSB hält sich dazu noch bedeckt. Kein Wunder: Erst 2014 hat sie öffentlich eingeräumt, dass die 14 Tage während der Ferien, die in der Planfeststellung als Zeitraum für die notwendige Streckenunterbrechung angegeben waren, auf einer »politischen Vorgabe der Unternehmenslei- tung« beruhen. ☹

onalen Verkehrsverbund VVS ein: die SSB. Hier hat das Versagen System: Jahr für Jahr steigen die Kundenzahlen und werden die Fahrpreise jenseits der Inflationsrate erhöht – trotzdem droht ein finanzielles Debakel. Laut Technikvorstand Arnold fehlen sogar die Mittel für den bloßen Unterhalt des Bestandes; notwendige Ausbauprojekte müssten daher gestoppt werden und weitere Leistungseinschränkungen oder noch drastischere Preiserhöhungen folgen – welche unternehmerische Bankrotterklärung!

Diese finsternen Aussichten sind jedoch nicht plötzlich vom Himmel gefallen, sondern Folge davon, dass die SSB ihren Auftrag offenbar vorrangig darin sieht, Stuttgart 21 zu realisieren. Anders ist kaum nachvollziehbar, dass dieser stadteigene Betrieb seine Planungen und Bauprojekte derart einem als eigenwirtschaftlich deklarierten Projekt der DB AG unterordnet. Warum sonst sollte er bemüht sein, alle daraus resultierenden Folgemaßnahmen und Probleme für den städtischen Nahverkehr um jeden Preis aufzufangen? So werden der Deutschen Bahn Ticketein- nahmen in Millionenhöhe insgeheim und widerspruchlos als Subvention in den

Rachen geworfen – Geld, das anderswo schmerzlich fehlt.

Das politische Farbenspiel? Einerlei!

Diese Zweckentfremdung lässt unwillkürlich an Untreue denken – und geht dennoch immer weiter. Es liegt auf der Hand, dass unter zwei glühenden Projektanhängern und geübten Netzwerkern wie SSB-Chef Arnold und dem schwarzen OB Schuster nahezu alles bedingungslos Stuttgart 21 untergeordnet wurde. Nicht aber, dass auch der grüne OB Fritz Kuhn die SSB als »SSB 21« laufen lässt! Keiner der Projektgegner, deren Stimmen er sein Amt nachweislich verdankt, verlangt von ihm, ebenso verwaltungsjuristisch ausgekocht und gerissen zu agieren wie sein Vorgänger. Aber wenigstens naheliegender Fragen stellen müsste er! Etwa, ob die Expertisen von Arnold eigentlich den Interessen der SSB-Fahrgäste dienen oder nicht viel eher seiner Mission als Stuttgart-21-Pate. Stattdessen hat OB Kuhn Arnolds Vertrag über dessen Altersgrenze hinaus mitverlängert.

Zum Wohle der Stadt?

Über direkte und indirekte Beteiligungen an der Finanzierung ist Stuttgart bereits mit rund einer Milliarde Euro im Stuttgart-21-Boot. Aus Verantwortung für das Wohl der Stadt müsste ihr OB schon längst dafür Sorge tragen, dass sie am Ende nicht finanziell untergeht. Doch trotz des sich abzeichnenden Desasters bleibt Kuhn bloßer Mängelverwalter und verlangt für »seine« SSB mehr Geld vom Land – wohl wissend, dass damit der Kostendeckel bei Stuttgart 21 noch weiter gesprengt wird. Dabei könnte er die Bedingungen für ein wirklich stadt- und bürgergerechtes, langfristig stabiles und integratives Nahverkehrskonzept schaffen. Seine enorme Machtfülle als Stuttgarter OB, als stellvertretender Regionalpräsident sowie Aufsichtsratsvorsitzender bei SSB und VVS, würde ihm das erlauben.

Der Lehrling

Warum aber verzichtet er auf seinen Gestaltungsspielraum? Kuhn, angetreten als Lehrling in einer Stadtverwaltung, kümmert sich vor allem um seine Außenwirkung. Und ist deshalb längst abhängig von Routine und Gewieftheit seiner städtischen Amtsträger und Funktionäre. Er braucht den findigen SSB-Chef mit dessen Vorschlägen zum Kapazitätsausbau, die ihm Luft verschaffen sollen, um Strafzahlungen abzuwenden und beim Land Geld lockerzumachen. Dafür nimmt er auch die durch Stuttgart 21 bedingten mehrjährigen Streckensperrungen der Stadtbahn im sensibelsten Innenstadtbereich in Kauf, die das bereits bestehende Zug-

IHR NOTOPFER FÜR S(SB) 21

Die Streckensperrung Staatsgalerie-Charlottenplatz trifft laut SSB lediglich fünf Prozent aller Nutzer – eine extrem niedrige Schätzung. Angenommen, diese immerhin 43.000 Fahrgäste benötigen für jeden Hin- und Rückweg im Durchschnitt nur je 5 Minuten mehr, ergibt das – mit dem gesetzlichen Mindestlohn von 8,50 Euro bewertet – Kosten von knapp 61.000 Euro pro Tag. Auf ein Jahr mit nur 200 Arbeitstagen gerechnet, entsteht so ein volkswirtschaftlicher Schaden von über 12 Millionen Euro – allein durch geraubte Zeit! Mindestens diesen Betrag, pro Kopf 283 Euro, kassiert die SSB von ihren Kunden als Zwangssoli für Stuttgart 21. Und der Schaden wird sich nahezu verzehnfachen, wenn jahrelang die Verbindung Staatsgalerie-Hauptbahnhof gekappt wird. Denn das wird täglich etwa 300.000 Fahrgäste treffen. ☹

KULANZ À LA SSB

Ein Kurzstreckenticket gilt für eine Verbindung bis zu drei Stationen ohne Umsteigen. Bisher reichte das zum Beispiel vom Charlottenplatz bis zum Stöckach. Im »Netz 2016« braucht es dafür nun 9 (!) Haltestellen. Die SSB gibt sich generös: Das Kurzstreckenticket soll auch für streckensperrungsbedingte Umwege gelten. Da können die Nutzer ja dankbar sein, dass sie für diese nicht auch noch draufzahlen müssen! ☹

ÖPNV ALS PROFITCENTER

Im VVS beschließen rund 40 Verkehrsunternehmen die Tarifierhöhungen, vorne dran SSB und Deutsche Bahn. Die öffentliche Hand kann nur ablehnen, wenn sie für die Differenz aufkommt. Fortschrittliche Kommunen sehen solche Zuschüsse als Beitrag zur Daseinsfürsorge, da allein der ÖPNV jedem Bürger Mobilität garantiert – bezahlbar und umweltfreundlich. Ziel der Stadt Stuttgart ist es dagegen, ihren ohnehin auf 25 Mio. Euro gedeckelten Zuschuss zu minimieren. »Maximaler Kostendeckungsgrad« lautet die Devise. Deshalb auch das jährliche Ritual der Fahrpreiserhöhungen. Erklärtermaßen will die Stadt sogar möglichst alle für den ÖPNV anfallenden Kosten weiterreichen. In Zahlen: 2013 erwirtschaftete die SSB über 199,3 Mio. Euro Fahrgelderlöse, die Stadt schoss 17,5 Mio. Euro dazu, was einen einmaligen Kostendeckungsgrad von 94,5 Prozent ergibt! 2014 verbuchte die SSB erstmals seit 1959 einen Gewinn von 5,6 Mio. Euro. Egal: Der VVS-Tarif steigt und steigt trotzdem. Und die Kunden werden auch künftig verzweifelt fragen: »Warum nur ist es hier so kompliziert und teuer, eine Fahrkarte zu kaufen?« ☹



© Stadt Stuttgart / Leif Piechowski

DIE ÖPNV-MACHER

Der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS) koordiniert mit rund 40 Verkehrsunternehmen den ÖPNV im Ballungsraum Stuttgart. Dafür kooperiert er mit dem Verband Region Stuttgart (VRS), der als Träger der S-Bahn die DB Regio mit deren Betriebsführung beauftragt – bis 2028! Auf vereinbarte Strafzahlungen wegen unpünktlicher oder ausgefallener S-Bahnen verzichtet der VRS, wenn die Störung durch Stuttgart 21 bedingt ist. Kein Wunder: Er ist Finanzierungspartner des Bahnprojekts, dessen Verfechter Thomas Bopp (CDU) seit 2007 VRS-Vorsitzender. Sein Stellvertreter Kuhn (Grüne) sitzt zudem dem Aufsichtsrat der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) vor wie auch dem des VVS, da dort die SSB Hauptgesellschafterin ist. Die SSB führen drei Vorstände, ihr Sprecher ist Wolfgang

◀ SSB-Vorstand Wolfgang Arnold (links) mit OB Fritz Kuhn, Vorsitzender des Aufsichtsrats (rechts)

Arnold, seit 2002 Technik-Vorstand. Die zehn Aufsichtsräte auf Eigentümerseite sind OB Kuhn, Stadtkämmerer Föll (CDU), sechs Gemeinderäte und zwei weitere »entsandte Mitglieder«.

Kaderschmiede, Thinktank, Lobbyverein – die Weichen für die Verkehrspolitik im Land werden am Verkehrswissenschaftlichen Institut (VWI) gestellt, das »eng verbunden« ist mit dem Institut für Eisenbahn- und Verkehrswesen der Universität Stuttgart. Dieses bildet den Nachwuchs aus, die Kontakte zwischen Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft bündelt der VWI e.V., dem SSB-Chef Wolfgang Arnold vorsitzt. Die VWI GmbH wiederum verkauft Beratungsdienstleistungen. In Schlüsselpositionen finden sich stets die Professoren Gerhard Heimerl und Ullrich Martin. Vom VWI gingen seit Jahrzehnten zahllose Impulse bis hin zu milliarden-schweren Großprojekten aus, die von der Politik aufgegriffen und scheinbar alternativlos durchgesetzt wurden. So der radikale Ersatz der gelenkigen Stuttgarter

Straßenbahnen durch klobige Stadtbahnen und die Hochgeschwindigkeitstrasse nach Ulm, die untrennbar mit Stuttgart 21 verknüpft wurde. Deren Vater ist Gerhard Heimerl, darin eifrig unterstützt von Martin und Arnold. Der SSB-Chef hat die Ertüchtigung des Bahnknotens Stuttgart unter Erhalt des Kopfbahnhofs immer als zu teuer abgetan – unter Missachtung aller kapazitätserweiternden Perspektiven für die Stadtbahn, seinem eigentlichen Aufgabebereich. OB Schuster schickte Arnold in die Geißler-»Schlichtung«, als offizieller Berater der Landesregierung nahm Martin teil. Auf ihn gehen auch die irrealen Haltezeiten von zwei Minuten in der geplanten Tunnelstation zurück, die er in einer Studie für die Bahn unterstellte. Diese wie viele weitere Gutachten zu Stuttgart 21, die dessen ausreichende Dimensionierung stets bestätigten, erstellte die VWI GmbH. So 2005 im Auftrag der Bahn auch jene Expertise, die den Ausschlag für die verwaltungsgerichtliche Bestätigung der geplanten Leistung von Stuttgart 21 gab – wobei Heimerls VWI GmbH die Planungen begutachtete, die im Wesentlichen auf die Ausarbeitungen von Heimerls VWI e.V zurückgingen ... 🐼

🐼 und S-Bahn-Chaos sowie die Staus weiter verschärfen.

Inzwischen holt Kuhn, der der angeblichen Projektförderpflicht für Stuttgart 21 alles unterordnet, Arnold ganz offen als Berater ins Rathaus – selbst wenn es darum geht, Interessen der Stadt gegenüber der Bahn zu vertreten. Und so werden auch unter grüner Ägide die wesentlichen Weichenstellungen für die Stuttgarter Verkehrspolitik einem hochbezahlten SSB-Angestellten und Stuttgart-21-Lobbyisten überlassen. Koste es, was es wolle.

Staaten im Staate

Politische Entscheidungen, die Manager treffen? Prestigeprojekte, die angeblich unvorhersehbar aus dem Ruder laufen, ohne dass je ein Verantwortlicher dafür dingfest gemacht werden kann? Fehlplanungen, die immer weitere lukrative Nachbesserungen erfordern? Das kennt man doch! Elbphilharmonie und BER lassen grüßen. Besonders augenfällig sind allerdings die Parallelen zwischen SSB und Deutscher Bahn. Bei beiden zeichnen sich schon lange krasse Fehlentwicklungen ab, die im arroganten Bedürfnis nach Großprojekten wurzeln, deren Zeche am Ende immer die öffentliche Hand bezahlt. Wie die Bahn im Bund genießt die SSB in Stuttgart Narrenfreiheit und hat längst einen Staat im Staate etabliert – unkontrolliert von denen, die von Amts wegen dazu

verpflichtet wären. Beide Gesellschaften verfolgen im Grunde ein neoliberales Geschäftsmodell und betreiben die Umverteilung von Steuergeldmilliarden zum Nutzen weniger, anstatt einen zukunfts-



© Kostas Koufogiorgos, www.koufogiorgos.de

fähigen öffentlichen Verkehr zu schaffen. Wer für solche Konstrukte in jeder Hinsicht und meist sogar mehrfach bezahlt, ist klar: Bürger, Fahrgäste und Steuerzahler.

Kuhns Meister

Dafür sorgen wie in Stuttgart bonusgetriebene Manager wie Wolfgang Arnold,

der das Bahnprojekt sogar auf Kosten seiner eigenen SSB befördert – vom Kontrollgremium ungehindert. Denn dort im Aufsichtsrat sitzen die politisch Verantwortlichen unter Vorsitz des Stuttgarter OBs. Während Wolfgang Schuster weltstadtvisionär von denselben größenwahnsinnigen Projekten wie seine Manager geplagt war, paktiert Fritz Kuhn mit ihnen aus Gründen des Machterhalts. Was dadurch auf der Strecke bleibt, ist das Entscheidende: ein konsequenter Richtungswechsel in der Verkehrspolitik, der auch die überfällige Abkehr von Stuttgart 21 einschließt. Stattdessen schauen alle zu, wie sich die SSB für jedermann erkennbar zur SSB 21 entwickelt: Zerstörung der Infrastruktur und Behinderung der Mobilität unter möglichst unauffälliger Umverteilung von Geldern bei größtmöglicher Irreführung der Kunden. 🐼

Weitere, auch aktualisierte Informationen und Hintergründe zum Thema:

- www.s21irrtum.blogspot.de
- www.unsere-stadtbahn.de
- www.s-bahn-chaos.de

🐼 TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

IBAN: DE54 8309 4495 0003 2812 21
BIC: GENODEF1ETK, EthikBank eG
Kontoinhaber: ESIG e.V.
Spenden sind steuerlich absetzbar.