

KOPF MACHEN KONFERENZ

am... 25. bis 27. April, Beginn Freitag 18 h,
Fortsetzung Samstag und Sonntag ab 10 h.
Samstag 16 bis 18 h Kundgebung und
Demo Marktplatz. Konferenz-Ende Sonntag 15.30h

im... Stuttgarter Rathaus (Freitag, Samstag).
Württembergischer Kunstverein (Sonntag)

mit... ▶ Franz Alt ▶ Klaus Anoldi (VCD) ▶ Michael Cramer
(MdB-Grüne) ▶ Peter Conradi ▶ Prof. K.D. Bodack
▶ Matthias Dietrich (Bern) ▶ Christoph Engelhardt
▶ Johannes Hauber (IG Metall) ▶ Winfried Hermann
▶ Anton Hofreiter ▶ Egon Hopfenitz ▶ Sabine Leidig
▶ Prof. Heiner Monheim ▶ Prof. Hermann Knoflacher
▶ Arno Luik ▶ Werner Reh (BUND) ▶ Hannes Rocken-
bach ▶ Meike Spitzner ▶ Jessica Springfield (Han-
delsblatt) ▶ Johanna Henkel-Waidhofer
▶ Winfried Wolf u.v.a. **in 4 Plena und 20 Workshops**

kultur... ▶ Film Buster Keaton „Der General“ mit Musik von
Rainer Michel & Band aus Frankfurt/M (Freitag
Abend) ▶ Christine Prayon & kleines elektronisches
Weltorchester ewo2 aus Mannheim (Samstag Abend)

**Anmeldeformular / Infos zur Teilnahme /
Ablaufplan aktuell:** ▶ www.bahn-fuer-alle.de

Veranstalter: Fraktionsgemeinschaft SÖS und LINKE
(Gemeinderat Stuttgart); Bündnis Bahn für Alle,
Bahnexpertenkreis Bürgerbahn statt Börsenbahn und
das Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21

Unterstützung: Parkschützer, Gemeingut in BürgerInnen-
hand (GiB), Robin Wood e.V. und Rosa Luxemburg-Stiftung

Spenden (Stichwort: „Bahnkonferenz“): GRÜNE LIGA e.V.
IBAN: DE61 4306 0967 8025 6769 00
bei der GLS Gemeinschaftsbank eG
BIC (bei Auslandsüberweis. erforderlich): GENODEM1GLS

bitte...
PRONTO anmelden!
FETT spenden!
KOPF machen!

Das Thema

2014 blicken wir zurück auf 20 Jahre einer Bahnre-
form, die mit hohen Erwartungen und in weitgehen-
dem Konsens des Bundestags und der Länder auf-
gegleist worden war. Mehr Verkehr auf die Schiene
war das Motto. Ohne die Alt-Schuldenlast sollten die
zur neuen Deutschen Bahn AG vereinigten Bundes-
bahn und Reichsbahn wesentlich wirtschaftlicher
und erfolgreicher werden – als tragende Säule einer
Renaissance des Schienenverkehrs in Deutschland.

Im April 2014 jährt sich auch zum 20. Mal die erste
öffentliche Ankündigung des Projekts Stuttgart 21,
das wie kein anderes deutsches Bahnprojekt massive
Kontroversen über die künftige Bahnpolitik ausge-
löst hat.

Formelle Privati- sierung

Im Zuge der Bahnreform wurden Bundesbahn und
Reichsbahn als Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
privatrechtlich organisiert. Damit wurde die Mög-
lichkeit einer demokratischen Steuerung weitge-
hend aufgegeben. Als wesentliche politische Vorga-
be blieb die Einsetzung der Aufsichtsratsmitglieder
der Kapitaleseite durch die Bundesregierung und die
Bestimmung des jeweiligen Bahnchefs. Auf diesem
Weg gelangten mehrere Vertreter aus der Autobran-
che und der Luftfahrt im Bahnkonzern in führende
Positionen.

Hinter dem Schutzschild des Aktienrechts konnte
die DB AG dann mit den aus Steuergeldern bezahlten
Werten beinahe willkürlich verfahren. Dazu wurden
über hundert Tochtergesellschaften gegründet und
mit eigenem Management ausgestattet – Basis für
Drehtür-Angebote an Politik und Gewerkschaften.
Es folgten milliardenschwere Immobiliengeschäf-
te, zu denen auch Stuttgart 21 gehört, aber auch
der Verkauf von innerstädtischen Filetstücken in
großem Maßstab („Aurelis“) und die Verkäufe von
bereits mehr als tausend Bahnhöfen.

Bahnchefs im „Rückwärtsgang“

An der Aufgabe einer Renaissance der Schiene sind
die Bahnchefs Dürr, Ludewig, Mehdorn und Grube
weitgehend gescheitert. Halbwegs erfolgreich war
allenfalls die Wiederbelebung des bei der alten
Bundesbahn wenig geliebten Nahverkehrs durch die
Regionalisierung, das Engagement der Länder und
einigermaßen innovative Konzepte für regionale
Netze. Trotzdem gehen die Stilllegungen und Bahn-
hofschließungen bis heute weiter, konnten das
Wachstum des Straßenverkehrs und die Zunahme
der Staus nicht verhindert werden. Die Bahn in der
Fläche blieb weiter vernachlässigt. Die Zuggattung
Interregio, die erfolgreich die Fläche für den Fern-
verkehr erschlossen hatte, wurde ersatzlos abge-
schafft. Viele Regionen und Oberzentren in Deutsch-
land sind daher heute ohne Fernverkehrsanschluss.
Tausende Bahnhöfe wurden verkauft, viele gammeln
ohne nötige Investitionen vor sich hin.

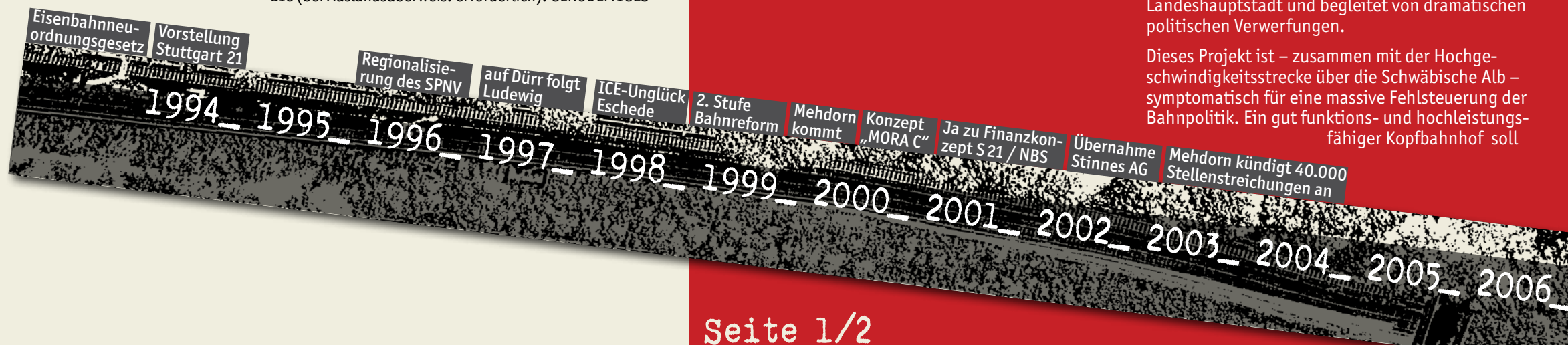
Trotz der rasanten Siedlungsentwicklung und der
Notwendigkeit von mehr Kundennähe wurden nur
wenige neue Bahnhöfe und Haltepunkte realisiert,
primär im Zusammenhang mit S-Bahnprojekten.
Immerhin wurden aber diverse Bahnhöfe moderni-
siert, vor allem in den bedeutenden Großstädten.

Die Güterbahn vollzog einen drastischen Rückzug
aus der Fläche, der Stückgutverkehr wurde nahezu
widerstandslos der Straße überlassen, 2/3 aller
Güterannahmepunkte und ein großer Teil der Indus-
trie- und Werksanschlüsse wurden abgehängt.

21er Projekte als Menetekel

Die noch von Ex-Bahnchef Dürr weitgehend speku-
lativ angelegten 21er Bahnhofprojekte erwiesen sich
als wenig konsensfähig. München 21 und Frankfurt
21 wurden dank problembewusster Stadtspitzen
bald abgeblasen und machten Platz für kleinteili-
ge Modernisierungsinvestitionen. Lediglich beim
Projekt Stuttgart 21 wurde mit der Realisierung
begonnen – wenn auch mit vielen Verzögerungen,
nach Milliardensubventionen des Landes und der
Landeshauptstadt und begleitet von dramatischen
politischen Verwerfungen.

Dieses Projekt ist – zusammen mit der Hochge-
schwindigkeitsstrecke über die Schwäbische Alb –
symptomatisch für eine massive Fehlsteuerung der
Bahnpolitik. Ein gut funktions- und hochleistungs-
fähiger Kopfbahnhof soll



unter die Erde, mit verringerter Kapazität, extremen Kosten, hohen Bau- und Kostenrisiken und einem äußerst fragwürdigen Betriebskonzept. Von den negativen Wirkungen auf die Stadtentwicklung und die Verbindung Stadt/Bahnhof, Stichwort Bürgerbahnhof, erst gar nicht zu reden.

Monopolisierung der Netzinvestitionen auf wenige Großprojekte

Die Investitionen in das Netz konzentrierten sich auf umstrittene Neu- und Ausbaustrecken des Hochgeschwindigkeitsnetzes, die einen Großteil der Investitionen monopolisiert haben. Eine breit angelegte Netzoffensive mit flächenwirksamen Modernisierungsinvestitionen unterblieb.

Im Gegenteil, durch Abbau vieler Weichen und Überholgleise und eine starke Zentralisierung der Stellwerke wurde der Betrieb extrem störanfällig. Verspätungen wurden zum Dauerproblem.

Beschäftigte ohne Perspektiven

Die Bahnreform war mit einem einmaligen Abbau von Arbeitsplätzen im Schienenbereich und in der Bahnindustrie verbunden. Der Qualitätsverlust im Service und die Auslieferung oft unzureichend entwickelter Schienenfahrzeuge haben auch mit diesem deutlich überzogenen konzeptionslosen Arbeitsplatzabbau und mit der Aufgabe der Systempartnerschaft Schiene-Bahnindustrie zu tun.

Die Bahnindustrie konnte sich nicht mehr auf stetige Auftragsvolumina einstellen, viele Hersteller mussten Kapazitäten abbauen. Die Auslieferung bestellter Fahrzeuge verzögerte sich extrem. Pleiten, Pech und Pannen wurden zum Regelfall.

Erfolg Nahverkehr

Trotzdem haben es immerhin diverse regionale Aufgabenträger geschafft, neuen Schwung in den Nahverkehr zu bringen und im Verbund mit den vielen kleinen und mittleren Bahnunternehmen und einer zunehmend kooperierenden DB Regio beachtliche Mehrleistungen zu erzielen. Aber diese Teilerfolge im Nahverkehr mit diversen Streckenreaktivierungen, innovativen Regionalbahnkonzepten, dem Ausbau einiger S-Bahnsysteme und teilweise beachtlichen Fahrgastzuwächsen gingen im breiten Bewusstsein der Bevölkerung und in der Wahrnehmung durch die Medien unter. „Bahn-Bashing“ wurde zum Volkssport.

Absage Börsenkurs & Auslandsexpansion

Viel bahnpolitisches Porzellan wurde zerschlagen, als ab dem Amtsantritt von Bahnchef Mehdorn Ende 1999 versucht wurde, dem formellen Privatisierungsbeschluss von 1994 auch die materielle Privatisierung, einen Börsenkurs der DB AG, folgen zu lassen.

In dieser Periode wurden auch das globale Geschäft massiv ausgebaut und demgegenüber die verkehrspolitischen Hausaufgaben in Deutschland sträflich vernachlässigt. Der wachsende Widerstand gegen die Bahnprivatisierung und der Börsencrash vom Sommer 2008 setzten dann dem Börsengangsstreben von Mehdorn ein klares Ende.

Trotzdem steht im Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung eine Formulierung, die eine Privatisierung der DB Mobiliy Logistic mit Nah- und Fernverkehr, Schienengüterverkehr und Logistik offen hält. Ohnehin operiert die Bahn weiter mit fragwürdiger Finanzakrobatik verstärkt in Auslandsgeschäften und bedient vielfach vor allem die Interessen von Bauwirtschaft, Busherstellern und Investmentbanken. Das Kerngeschäft in Deutschland verliert gegenüber den globalen Engagements im „Verschiebebahn“ von Fahrgeldeinnahmen und öffentlich bereitgestellten Mitteln immer mehr an Bedeutung. Die Bahn erstickt mit prohibitiven Trassen- und Stationsgebühren und überhöhten Fahrpreisen den notwendigen Mehrverkehr auf der Schiene.

Bahnpolitik muss Top-Thema werden

Statt dessen müsste endlich eine breit angelegte Systemoffensive gestartet werden, mit einem Gesamtkonzept für ein dichtes Netz, mit einem Integralen Deutschland-Takt, einer Tarifoffensive für massenhaften Absatz einer BahnCard 50 und einer universellen BC 100, mit Tausenden von kleinen und mittleren Bahnprojekten, massiven Neubeschaffungen moderner Fahrzeuge, einer am persönlichen Mobilitätsservice orientierten Personalpolitik und einer Politik universeller Barrierefreiheit in Bahnhöfen, auf Bahn-

steigen und bei den Zu- und Abgängen in die Züge. Solche Maßnahmen könnten das Bahnsystem ertüchtigen, wirklich große Teile des Straßen- und Binnenluftverkehrs (im Personen- wie im Güterverkehr) ersetzen, zehntausende neue und sinnvolle Arbeitsplätze schaffen und die klima-, energie- und verkehrspolitischen Ziele einer Verkehrswende einlösen.

In diesem Sinn muss Bahnpolitik wieder prioritäres Thema werden. Verkehrsminister und Bahnchefs sowie deren Topmanagement sind schon seit langem keine Bahnfachleute mehr. Bahnpolitische Kompetenz im Bundestag ist eine Seltenheit. Bahnpolitik war bei der Bundestagswahl 2013 dementsprechend kein Wahlkampfthema. Auch die Länder und Verkehrsverbände schaffen es nicht, den Bund zu einer bahnpolitischen Offensive zu motivieren.

Es ist also höchste Zeit, sich „einen Kopf zu machen“, wohin die bahnpolitische Reise weiter gehen soll.

Mehdorn kündigt Börsengang an

Gründung von „Bahn für Alle“

Film-Uraufführung „Bahn unterm Hammer“

Holdingmodell, Börsengang scheitert

Rücktr. Mehdorn, Grube folgt

Übernahme Arriva, schwarzer Donnerstag

„Winterchaos“

Ein Monat kein Fernverkehr im Hbf Mainz

Konferenzteam: Tom Adler, Fraktionsgemeinschaft SÖS und LINKE // Heiner Monheim, Bürgerbahn statt Börsenbahn // Andreas Kegreiß, Pro Bahn & Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 // Katrin Kusche, Grüne Liga e.V. // Monika Lege, Robin Wood e.V. // Werner Sauerborn, Aktionsbündnis // Winfried Wolf & Bernhard Knierim, Bündnis Bahn für Alle