

Der Fachmann fordert: Güter auf die Schiene

Stetten Bei einer Veranstaltung im Museumskeller stellt Verkehrsexperte Winfried Wolf aus Berlin sein neues Buch vor.

Eine Deutschlandpremiere gab es am Sonntag im Keller des Museums unter der Y-Burg. Bei einer Veranstaltung von K21 Kernen und dem Parteifreien Bündnis stellte der Verkehrsexperte Winfried Wolf aus Berlin vor 50 Besuchern sein neues Buch „Bitte umsteigen – 20 Jahre Bahnreform“ vor, das er zusammen mit Bernhard Knierim geschrieben hat. Offiziell erscheint der 250 Seiten starke Band nämlich erst im April im Stuttgarter Schmetterling-Verlag und war deshalb als Vorabdruck mit Express aus der Druckerei in Budapest nach Stetten geschickt worden.

Der 65-jährige Wissenschaftler, der in Ravensburg aufgewachsen ist, schlug einen Bogen von dem Beginn der Bahnreform im Januar 1994 bis zum heutigen Tag. Damals wurden die Bundesbahn und die ehemalige Reichsbahn der DDR in die neue Deutsche Bahn AG überführt. Das ging einher mit drei großen Versprechungen: mehr Leistung, mehr Service und mehr Verkehr auf die Schiene. Diese Ziele wurden nie erreicht beziehungsweise spektakulär verfehlt, wie Wolf anhand vieler Beispiele darstellte. Von einem defizitären und trägen Staatsunternehmen sollte die Bahn in einen privatwirtschaftlich orientierten und profitablen Konzern umgewandelt werden. „Damit dies gelang“ – so Wolf süffisant zu Beginn seiner Ausführungen – „wandten Bahnvorstand und Politik einen raffinierten Bilanztrick an: Das vorhandene Anlagevermögen wurde einfach von 100 Milliarden auf 25 Milliarden Mark geschrumpft. Damit sanken die gewinnmindernden Abschreibungen auf einen Schlag von 4,8 im Jahre 1993 auf 1,1 Milliarden Mark im Jahre 1994 – und die DB war profitabel.“



Winfried Wolf

Einher gingen die Bilanztricks mit Sparmaßnahmen, die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Bahn hatten. So wurden mehr als 13 000 Gütergleisanschlüsse bei Firmen, die es 1993 noch gab, auf 2 400 im Jahre 2012 verringert. „Dadurch haben so gut wie alle Unternehmen bereits rein technisch überhaupt keine Möglichkeit mehr, Güter per Bahn transportieren zu lassen – selbst wenn sie wollten“, sagte Winfried Wolf.

Auf der Remsbahn gibt es von ehemals mehr als 50 Gütergleisanschlüssen keinen einzigen mehr, teilweise wurden den Firmen der DB sogar Prämien für die Stilllegung des Güteranschlusses bezahlt. Die Bahnexpressgutbahnhöfe in Fellbach, Waiblingen, Endersbach, Grunbach und Schorndorf wurden geschlossen. Vor 60 Jahren gehörte es noch zum gewohnten Bild am Endersbacher Bahnhof, so ein Zuhörer, dass am Spätnachmittag Bauern aus der Umgebung Kirschen und Erdbeeren brachten, die am nächsten Morgen um 5 Uhr frisch auf dem Markt in München verkauft wurden. Heute bildeten sich kilometerlange Lastwagenkolonnen mit katastrophalen Auswirkungen für die Umwelt und die Verkehrssicherheit sowie enormen Kosten für die Allgemeinheit wegen des ständig wachsenden Ausbaubedarfs und die Unterhaltung der Autobahnen.

Weitere Sparmaßnahmen sind die massive Verringerung des Netzes, insbesondere in der ehemaligen DDR, der systematische Abbau von Weichen und Überholstrecken und die Schließung von Bahnhöfen. Auch hier führten Zuhörer wieder örtliche Beispiele an: So gab es früher noch besetzte Bahnhofsgebäude in Stetten-Beinstein und Rommelshausen, natürlich auch in Endersbach. Auf der Bahnstrecke der S2 nach Schorndorf kommt es regelmäßig zu Verspätungen, weil es bis Schorndorf nur noch zwei Überholspuren gibt. So muss die S-Bahn regelmäßig in Grunbach warten, damit ein nachfolgender Regional- oder Fernverkehrszug überholen kann.

Im Zuge der Interkommunalen Gartenschau im Jahre 2019 sollen im Remstal „Wohlfühlbahnhöfe“ geschaffen werden. „Davon sind wir noch entfernt“, sagte ein regelmäßiger Bahnfahrer aus Waiblingen. „Dort springen jeden Tag die Ratten über

die Bahnsteige.“ Die Verlängerung der Wartungsintervalle für Signalanlagen – eine weitere Sparmaßnahme des Bahnvorstandes – hat Auswirkungen auf den Fernverkehr und die hiesige S-Bahn. Führen doch Signalstörungen immer wieder zu kompletten Zugausfällen und daraus folgen erhebliche Verspätungen, die sich gegenseitig bei der S-Bahn aufschaukeln, sagte Wolf.

Dabei sei der Regionalverkehr nicht nur im VVS eigentlich eine Erfolgsgeschichte, mit einer erheblichen Steigerung der Fahrgastzahlen in den vergangenen Jahren. Am Schluss einer engagierten Debatte hielt



Das neue Buch von Winfried Wolf und Bernhard Knierim gibt es ab April.

Foto: privat

Winfried Wolf, selbst ein leidenschaftlicher Bahnfahrer, ein Plädoyer für eine Stärkung des Schienenverkehrs. „Ziel muss ein einheitliches, umweltfreundliches, leicht benutzbares, zuverlässiges und kostengünstiges Schienensystem sein, das auf Kundenfreundlichkeit ausgerichtet ist und nicht auf die Erzielung maximaler Gewinne“, sagte der Verkehrsexperte.

Info Das Buch „Bitte umsteigen – 20 Jahre Bahnreform“ von Bernhard Knierim und Winfried Wolf erscheint im April 2014 im Stuttgarter Schmetterling-Verlag und kostet 22,50 Euro.