

Baden-Württemberg streicht am meisten

Die Landesregierung in Stuttgart, zuständig für Regionalverkehr, spielt bundesweit den Scharfmacher. Baden-Württemberg hat mit Abstand die größten Streichungen. Bayern und Rheinland-Pfalz geben die Bundeskürzungen nicht an die Fahrgäste weiter, sondern gleichen sie durch Landesmittel aus. Stuttgart verweigert diesen Ausgleich, obwohl es 2006 über 1,8 Milliarden Euro Steuern mehr eingenommen hat. Ein Ausgleich der Kürzungen wäre 0,7 Prozent dieses Geldes.

Deshalb hat das Tübinger Bündnis gegen Sozialabbau eine Unterschriftenaktion mit folgenden Forderungen gestartet:

Wir fordern die Rücknahme der geplanten Fahrplankürzungen, indem die Landesregierung die Kosten von 13 Mio. Euro übernimmt.

Wir treten gegen den Ausverkauf der Bahn an gewinnorientierte private Investoren ein und fordern, dass die Bahn uns Bürgern als öffentliches Gut erhalten bleibt.

Angesichts der großen Umwelt- und Klimagefährdung fordern wir einen umfassenden Ausbau des öffentlichen Personen- und Güterverkehrs.

Fahrplankürzungen im Regionalverkehr

– nicht mit uns!

Ab 10. Juni 2007 sollen mit dem Sommerfahrplan 2,1 Millionen Bahnkilometer auf etwa 30 Strecken in Baden-Württemberg gestrichen werden, um damit 13 Millionen Euro einzusparen. Hintergründe sind die Bundeskürzungen von Regionalisierungsmitteln und der Verkehrsvertrag der Landesregierung mit der DBRegio. Häufig werden gut benutzte Züge „zusammengelegt“, wenn sie in relativ kurzem Abstand aufeinander folgen, so dass die Züge noch überfüllter werden. Oft fallen Verbindungen am Wochenende aus, so werden Menschen im ländlichen Raum ohne Auto von wichtigen kulturellen und familiären Kontakten abgeschnitten, dies gilt besonders für Erwerbslose und Geringverdienende.

Aber die Landesregierung hat über die Mehreinnahmen eine Ausgabensperre verhängt, weil sie ab 2008 den großen Konzernen mit einer „Unternehmenssteuerreform“ über 30 Milliarden Steuern schenken will. Auch das Prestigeprojekt „Stuttgart 21“ ist dem Land mindestens 500 Millionen Euro wert.

**Tübinger Bündnis
gegen Sozialabbau**

www.sozialabbau.net

V.i.S.d.P.: E. Peter, Zieglerweg 3, 72108 Rottenburg



Doch das ist nur ein Vorgeschmack.

In anderen Ländern ist die Börsenbahn bereits bittere Realität

Nach der Privatisierung der **argentinischen Bahn** wurde nahezu das gesamte Streckennetz stillgelegt.

In **England** sind nach der Privatisierung Züge ständig verspätet. Es fehlt ein einheitliches Fahrkartensystem. Fahrpläne sind nicht aufeinander abgestimmt und manchmal falsch. Die Tickets werden immer teurer. Und immer wieder kommt es zu tragischen Unfällen mit Toten und Verletzten.

Bahn geht auch anders

Das Modell Schweiz dagegen zeigt: Eine moderne Bahn kann pünktlich, sicher, bürgernah und überall unterwegs sein - zu einem vernünftigen Preis. Die Bahn kommt mit dem niedrigsten öffentlichen Zuschuss in ganz Europa aus - bei ungünstigeren geographischen Bedingungen.

Bahnkürzungen: unökologisch und unsozial

Die Kürzungen der Fahrpläne und die Verschlechterungen des Angebots der Bahn treffen besonders Pendler, von denen Mobilität gefordert wird. Die Pendlerpauschale wurde bereits gekürzt. Die Streichung von Frühzügen vor 5 Uhr morgens trifft Nacht- und Schichtarbeitende.

Jetzt werden Berufspendler und Schichtarbeiter durch längere Wartezeiten um ihre verdienten Erholungszeiten gebracht. So wird das Auto doch immer attraktiver - mit dramatischen Folgen für die Umwelt. Nur mit einem guten öffentlichen Personennahverkehr kann Mobilität für alle gewährleistet und größere Umwelt- und Klimagefährdung abgewendet werden.

Doch nicht nur Fahrplan-
kürzungen verschlechtern
die Qualität der Bahn. Die
Privatisierung wird geplant
und die Bahn wird „fit für die
Börse“ gemacht - mit vielen
Nachteilen:

- Ein Tarif- und Fahrplan-
wirrwarr sorgt dafür, dass
niemand mehr weiß, wie
man die preiswerteste und
schnellste Verbindung findet.

- 5300 Kilometer Schiene
wurden zwischen 1994 und
2005 stillgelegt, denn eine
Börsenbahn betreibt nur die
profitabelsten Strecken.

- Die Bahn hat ihre Arbeits-
plätze von 390000 auf
180000 reduziert. Mensch
und Service bleiben auf der
Strecke.

- Auch Sicherheit und Zuver-
lässigkeit leiden, aufgrund
technischer Mängel gibt es
viele Verspätungen.

- Stetig steigt der Fahrpreis,
zum Beispiel für das Wo-
chenendticket.

Durch Subventionen von 12
Milliarden Euro jährlich si-
chert die Bundesregierung
die Dividende der Aktionäre.

19.90 ?
104.60 ?
35 ?
2.7905



Abfahrt
9:00

WE-Ticket
15 DM



WE-Ticket
35 DM

