

# Stuttgart 21 versus Betriebssicherheit

## *Ein Kostenvergleich*

Der längere Ausfall des Mainzer Hauptbahnhofes wegen fehlenden Personals hat mitten im Sommer 2013 ein grelles Licht auf die Situation bei der Eisenbahn geworfen. DB-Vorstand und Vertreter der Gewerkschaften EVG und GdL trafen sich zu einem Gespräch.

In den Zeitungen werden verschiedene Zahlen genannt, wie viele Leute im Bahndienst eingestellt werden müssten: 1000 FahrdienstleiterInnen mindestens, insgesamt gegen 8000 Bedienstete nach der EVG. Das gilt wohl für den Ist-Zustand, mögliche neue Verkehre nicht berücksichtigt. Wenn die DB AG an neuen Verkehren teilhaben will, muss sie wohl noch mehr einstellen. Wer soll das bezahlen?

Eine vereinfachte Rechnung, die auf Schätzungen basiert und weder Finanzierungskosten bei Investitionen noch Lohnerhöhungen oder andere Einflüsse berücksichtigt, sieht so aus:

- Kosten für den Abriß des Stuttgarter Hauptbahnhofes und Neubau eines kleineren Tiefbahnhofes mit den wichtigsten Zulaufstrecken:  
(Projekt „S21“)  
mindestens 6 000 000 000 € in etwa 10 Jahren
- Jahreseinkommen mit Nebenkosten eines Fahrdienstleiters oder Lokführers:  
60 000 €,  
also in 10 Jahren 600 000€.

Also kann die im Bundesbesitz stehende DB AG – grob geschätzt – 10 000 Leute zusätzlich zehn Jahre lang beschäftigen, um damit einen sicheren Betrieb auf dem Schienennetz zu gewährleisten und darüber hinaus mehr Züge fahren zu lassen, wenn sie auf ihr Projekt "S21" verzichtet.

Wenn die Betriebsqualität besser ist und mehr Züge fahren, werden die Einnahmen vermutlich entsprechend höher sein; das Projekt „Zukunft mit gutem Personal“ kann sich also selber tragen.