



BÜRGERBAHN –

Denkfabrik für eine starke Schiene

11.2.2024 Pressemitteilung von Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene

Die Mittelkürzung ist eher Chance als Gefahr für den Deutschlandtakt !

Die Kritik an den geplanten Einsparungen bei der Bahn reißt nicht ab. Wegen der Haushaltskrise wird auch der Bahn weniger Geld zur Verfügung gestellt; sie soll sich zuerst auf die Sanierung des Netzes statt auf den Neu- und Ausbau von Strecken konzentrieren. Die Deutsche Bahn, Verkehrsminister Wissing und andere Vertreter der Ampelkoalition betonen, dass es sich nicht um eine Streichung von Projekten, sondern um eine Änderung der Prioritäten bei den vielen To-Do's in Sachen Schieneninfrastruktur gehe.

Die Verkehrspolitik sollte hier ehrlicher und mutiger agieren! Denn die Sinnlosigkeit der umstrittensten Großprojekte der Bahn ist keine Frage der zeitlichen Abfolge und Priorisierung.

Die »Verschnaufpause« ist mehr: Die Chance für eine Denkpause und Revision des Deutschlandtakts

Der Deutschlandtakt (D-Takt) ist nicht in Gefahr, sondern die jetzige »Verschnaufpause« bietet die günstige Chance, den Zielfahrplan für den D-Takt an die realistischen finanziellen Gegebenheiten und an die klimapolitischen Zwänge anzupassen. Mit einem überarbeiteten Fahrplankonzept und einer Rückbesinnung auf realistische, bezahlbare und schneller umsetzbare Ziele erhält der D-Takt erst die Förderung, die ihm gebührt.

Ein überarbeiteter Deutschlandtakt kommt mit einem Minimum an Neubauten aus, bietet jedoch ein Maximum an saniertem, modernisiertem, digitalisiertem, elektrifiziertem, reaktiviertem Bestandsnetz und maßvollem Ausbau. Nutzen wir die Chance für eine gründliche Überarbeitung und Neuberechnung in einem neuen Zielfahrplan (»Zfp-4«)!

Ein Deutschlandtakt sollte sich nicht an vordringlichen Bedürfnissen der Bau- und Bahnlobby orientieren. Vielmehr stehen die Fahrgäste im Vordergrund, die mit einer pünktlichen und zuverlässigen Bahn fahren wollen. Ebenso muss der Güterverkehr gefördert werden, um dem ansteigenden Einsatz von Lkw für Warentransporte eine Alternative anzubieten.

Das häufig geäußerte Argument, man müsse am propagierten Fahrplan (Zfp-3) im Interesse der »stakeholder« festhalten, überzeugt nicht, denn

- ein als unrealistisch erkannter Fahrplan sollte nicht um seiner selbst willen »in Stein gemeißelt« werden
- auch für Interessenverbände (»stakeholders«) sollte ein ausgewogenes, bezahlbares, jetzt gestartetes Investitionsprogramm mehr Gewinn bringen als ein jahrzehntelang verfolgtes »Wolkenkuckucksheim« von Scheinversprechen, Insellösungen und teuren Beton-Bauruinen.

Dazu Heiner Monheim, Sprecher von Bürgerbahn:

»Ein zuverlässiger und vernünftiger integraler Taktfahrplan setzt nicht auf teure Prestigeprojekte, sondern auf Bahnhöfe mit vielen Gleisen und vielen Weichen im Vorfeld. Die Schweiz beweist seit Jahrzehnten, wie erfolgreich das Konzept »Takt vor Tempo« ist. Nur so kann das Ziel, in Deutschland mittelfristig die Fahrgastzahlen auf der

Schiene zu verdoppeln, erreicht werden. Monströse Projekte wie Stuttgart 21 oder Hamburg-Diebsteich waren noch nie notwendig für einen Deutschlandtakt, im Gegenteil: sie wären schädlich. Bürgerbahn – Denkfabrik hat in der vorigen Woche eine erste Liste mit elf schädlichen Projekten und ihren sinnvollen Alternativen vorgelegt:

<https://buergerbahn-denkfabrik.org/chancen-nutzen-unsinnige-prestige-projektaufgeben/>

Diese Alternativen kosten mindestens 50 Milliarden Euro weniger und bringen den Fahrgästen mehr. Und mit ihnen ist ein Deutschlandtakt schon 2035 möglich, nicht erst 2070.«

<https://buergerbahn-denkfabrik.org>