

Jetzt keine weiteren Milliarden in das Fass ohne Boden

## **Sondervermögen Infrastruktur – die große Chance für die Bahn**

*„Das große Sondervermögen Infrastruktur muss schnell beschlossen und umgesetzt werden – egal ob im alten oder im neuen Bundestag“, so Aktionsbündnissprecher Martin Poguntke. „Damit die darin liegende verkehrs- und klimapolitische Chance auch wirksam wird, muss eine klare Priorität auf Reparatur und Ausbau der Schiene im Sinne einer Bürgerbahn gesetzt werden. Das bedeute vor allem Stabilisierung des Netzes und Kapazitätserweiterung in der Fläche und damit eine Abkehr vom Hochgeschwindigkeitswahn. Rennstrecken mit Geschwindigkeiten von 300km/h sind klimabelastend und behindern einen gleichmäßig fließenden Verkehr.*

Mehr Schaden als Nutzen würden die vorgesehenen auf 10 Jahre verteilten Milliarden, wenn sie weiter in völlig aus dem Ruder gelaufene Megaprojekte laufen würden, wofür sinnbildlich Stuttgart 21 steht. Konkret heißt das in diesem Fall: Umplanung auf Basis des aktuellen Bauzustands des Projekts, vor allem Erhalt des unverzichtbaren Kopfbahnhofs inkl. Anschluss der Magistrale Zürich–Stuttgart („Gäubahn“) an den Stuttgarter Hauptbahnhof.

*„Wo weltpolitisch plötzlich ein Zeitenbruch stattfindet, Bundes- und EU-Politik sich in nie gekannter Radikalität und Geschwindigkeit von alten Glaubenssätzen wie der Schuldenbremse verabschieden, ist es eine nur noch grausliche Vorstellung, wenn sich Stuttgarter Provinzpolitiker stur am Weiter-So festklammern und z.B. weitere Milliarden für ihr Fata-Morgana-Projekt Pfaffensteigtunnel aus der Bundeskasse fordern,“ so Poguntke weiter. Die Denkfabrik Bürgerbahn hat errechnet, dass allein die Durchfinanzierung von Projekten à la Stuttgart 21 den Bundeshaushalt mit 20 Milliarden Euro belasten würde <sup>1</sup>.*

Der großen Bereitschaft, massiv in die Bahn zu investieren, muss jetzt die Erkenntnis folgen, dass es allein mit mehr Geld nicht getan ist. Mit entsprechender Dringlichkeit müssen Ausrichtung und Strukturen der DB auf den Prüfstand. Die DB-InfraGo muss in eine tatsächlich gemeinnützige Körperschaft des öffentlichen Rechts überführt werden. Das Eisenbahnbundesamt und insbesondere deren baden-württembergische Niederlassung müssen sich aus politischen Abhängigkeiten lösen und übergeordneten Bahnverkehrsinteressen verpflichtet werden und die Mittel zum Ausbau des digitalen Zugsicherungssystems ETCS müssen dorthin fließen, wo sie Nutzen entfalten und nicht in ein Großprojekt, dessen finale Realisierung immer unwahrscheinlicher wird (zu weiteren bahnpolitischen Forderungen s. Fußnote 1).

Kontakt: Martin Poguntke: 0151 403 602 56, Werner Sauerborn: 0171 320 98 01

<sup>1</sup> <https://buergerbahn-denkfabrik.org/infrastruktursondervermoegen-fuer-die-bahn-sinnvoll-nutzen/>