



BÜRGERBAHN –

Denkfabrik für eine starke Schiene

Wissings Absage an den Deutschlandtakt

– Bruch von Ampel-Versprechen – Verstoß gegen Klimaschutzgesetz

06.03.2023 Presseerklärung Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene

Verkehrsminister Volker Wissing und den Bahnbeauftragte der Bundesregierung, Michael Theurer, teilten am vergangenen Samstag gewissermaßen zwischen Tür und Angel mit, der Deutschlandtakt könne erst im Jahr 2070 umgesetzt werden – anstelle von 2030. Damit wird auch die das Ziel, bis 2030 den Verkehr auf der Schiene zu verdoppeln auf den Sankt Nimmerleinstag verschoben.

Dazu stellt **Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene** fest:

Bruch des Koalitionsvertrags: Die Begründung von Michael Theurer für die Aufgabe des Deutschlandtaktes, wonach die „CDU/CSU dieses Haus und auch die Infrastruktur nicht in tadellosem Zustand übergeben“ hätten, überzeugt nicht. Der Zustand der Schieneninfrastruktur ist zwar miserabel, aber transparent. Auf dieser Basis formulierte die aktuelle Regierung im Koalitionsvertrag: „Wir werden den Masterplan Schienenverkehr weiterentwickeln [...] und die Verkehrsleistung im Personenverkehr [bis 2030] verdoppeln. Den Zielfahrplan eines Deutschlandtaktes und die Infrastrukturkapazität werden wir auf diese Ziele ausrichten. [...] Wir werden die Umsetzung eines Deutschlandtaktes infrastrukturell, finanziell, organisatorisch, eisenbahnrechtlich und europarechtskonform absichern.“ Wie versprochen, so gebrochen?

Bruch des Klimaschutzgesetzes: Das 2019 in Kraft getretene deutsche Klimaschutzgesetz hat eindeutige Vorgaben: Bis 2030 müssen die CO₂-Emissionen um 65 Prozent gegenüber 1990 reduziert werden. Für den Verkehrssektor gelten diese Vorgaben verstärkt. Das Bundesverfassungsgericht hat mit der Entscheidung vom April 2021 diese Zielsetzungen nochmals unterstrichen. Diese Ziele können nur erreicht werden durch eine deutliche Steigerung des Schienenverkehrs. Wir stimmen Marissa Reiserer, der Verkehrsexpertin bei Greenpeace zu, die zur Aussage von Wissing/Theurer, der Deutschlandtakt könne erst 2070 umgesetzt werden, äußerte: „Wer Handlungsmacht hat und die nicht nutzt, der begeht Klima-Verbrechen.“

Der Deutschlandtakt war Vorwand für immer neue zerstörerische Betongroßprojekte. Seit mehr als einem Jahrzehnt werden im Bereich Schiene immer neue zerstörerische, mit enormen Treibhausgas-Emissionen verbundene Infrastrukturprojekte vorgestellt – begründet mit: „.... notwendig zur Umsetzung des Deutschlandtaktes“. Das trifft zu auf die neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken Hamburg – Hannover, Hannover – Bielefeld, Würzburg – Fulda oder auf den Frankfurter Fernbahntunnel. Auch Wissing/Theurer haben in jüngerer Zeit so argumentiert. Als sich am 19. Juli 2022 in Horb/Neckar die Oberbürgermeister der Gäubahn-Städte trafen, um über das neue Großprojekt „Pfaffensteintunnel“ zu diskutieren, äußerte Michael Theurer, man „könne davon ausgehen, dass die Gäubahn bis 2035 durch den Pfaffensteigtunnel fahren, und damit in den Deutschlandtakt eingebunden werde.“ (swr-Bericht vom 19.7.2022).

Wir von Bürgerbahn kritisierten diese zerstörerischen Großprojekte von Anfang an. Wir forderten immer eine Neuaufstellung der Zielfahrpläne für den Deutschlandtakt, wobei „Takt vor Tempo“ zu gelten habe. Dabei müsse, so unsere Darlegungen, auf die genannten zerstörerischen Projekte verzichtet werden. Wir präsentierten in jedem dieser Fälle alternative Lösungen, mit denen ein angemessener Deutschlandtakt bis 2030 verwirklicht werden könnte – mit Kosten, die bei deutlich weniger als einem Drittel derjenigen liegen, die Wissing/Theurer und mit ihnen offensichtlich die Ampel-Regierung buchstäblich in Beton gießen wollen.

Nach dem Motto „Ist der Ruf mal ruiniert, lebt sich´s gänzlich ungeniert“ wollen Wissing/Theurer und mit ihnen möglicherweise die Bundesregierung jetzt einerseits an den zerstörerischen Großprojekten, mit denen Dutzende Milliarden Euro Steuergelder verschleudert werden, festhalten, das Ziel Verdopplung des Schienenverkehrs bis 2030 jedoch entsorgen. Wir halten am letztgenannten Ziel weiter fest und konstatieren: Diese aus Klimaschutz-Gründen notwendige und nach Klimaschutzgesetz verpflichtende Zielsetzung kann nur eingehalten werden, wenn auf die genannten zerstörerischen Beton-Großprojekte verzichtet wird.

Mitglieder bei **Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene** sind: Tom Adler (Stuttgart) / Prof. Karl-Dieter Bodack (Gröbenzell) / Ernst Delle (Schorndorf) / Dr. Christoph Engelhardt (München) / Klaus Gietinger (Saarbrücken) / Dipl.Ing. Eberhard Happe (Celle) / Johannes Hauber (Mannheim) / Prof. Wolfgang Hesse (München) / Joachim Holstein (Hamburg) / Michael Jung (Hamburg) / Andreas Kegreiß (Herrenberg) / Andreas Kleber (Schorndorf) / Ernst-Günter Lichte (Hamburg) / Prof. Heiner Monheim (Stendorf) / Roland Morlock (Esslingen) / Andreas Müller-Goldenstedt (Hamburg) / Prof. Helge Peukert (Siegen) / Markus Schmidt (Limburg) / Dr. Winfried Wolf (Potsdam)

V.i.S.d.P.: Dr. Winfried Wolf: 0175 – 53 78 666.

Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene wird unterstützt von den folgenden Bahn-Initiativen: Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21, Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof Lindau / Prellbock Altona

