



Interessengemeinschaft
Bahnprotest an Ober- und Hoch-Rhein



Zur unlängst erfolgten Gründung des Sektorbeirat der neuen Infrastrukturgesellschaft DB InfraGO AG der Deutschen Bahn AG teilt die IG BOHR mit:

Medieninformation

15.04.2024

Die Stakeholder der Bahnbranche bestimmen die Schienenverkehrspolitik in Deutschland - Die Öffentlichkeit wird dazu nicht gefragt

Die Stakeholder der Bahnbranche zeichnen in internen Zirkeln das Zukunftsbild des Schienenverkehrs in Deutschland mit einer Wunschliste an Infrastrukturmaßnahmen, wohl wissend, dass sie diese nicht bezahlen müssen. Die Finanzierung ist Sache des Steuerzahlers, der wird aber gar nicht gefragt, was er davon hält.

Von der Notwendigkeit der Wunschliste werden die Verkehrspolitiker überzeugt, die sie in Verordnungen und Gesetze gießen. Derart von der Rechtslage unterstützt können sich die Planer der DB InfraGO AG bei ihren Planungen darauf berufen, indem sie „ja nur die Vorgaben der Verkehrspolitik umsetzen (müssen)“ und jede Kritik daran ins Leere laufen lassen können. Dieses Vorgehen wird als Zirkelschluss bezeichnet, aus Sicht der Kritiker daran ein sog. „circulus vitiosus“.

So geschehen auch mit dem Konzept Deutschlandtakt, einer aus der Schweiz übernommenen an sich guten Idee zur Umsetzung eines reibungslosen Schienenverkehrs. Unter diesem Schlagwort, das erfolgreich an die Verkehrspolitiker verkauft wurde, wird eine lange Liste an Forderungen subsumiert, die einen enormen Finanzbedarf auslösen, lange Umsetzzeiten benötigen, die Bevölkerung nicht nur finanziell, sondern auch physisch belasten und deren Verhältnismäßigkeit und Nutzen beim Umstieg auf die Bahn und zur Bekämpfung des Klimawandels umstritten sind.

Der Begriff „Deutschlandtakt“ beinhaltet bereits das Wort „Takt“, hier liegt das Schwergewicht der Anstrengung. „Takt vor Tempo“ heißt die Devise. Dass zur Takteinhaltung ein gewisses Tempo erforderlich ist, liegt in der Natur der Sache. Benötigt wird ein „Tempo mit Augenmaß“, das Lärmschutzmonster und teuren Erschütterungsschutz

IG BOHR

Interessengemeinschaft
Bahnprotest an Ober- und Hoch-Rhein



überflüssig macht. Ein Fahrplan für den Deutschlandtakt lässt sich prinzipiell für jede Tempovorgabe konstruieren. Hier ist Abwägung gefordert: Was ist wünschenswert? Was ist nötig? Was ist möglich? Was ist vernünftig? Was findet Akzeptanz? Deshalb darf die Erstellung eines Zielfahrplans nicht nur einem „Top down“-Ansatz folgen, sondern benötigt auch einen „Bottom up“-Aspekt. Der Fahrplan muss auch vom Bürger (Bahnkunde, Schienenanrainer) her betrachtet werden, wenn Akzeptanz erzielt werden soll, denn die Infrastruktur, die den Fahrplan umsetzen soll, wird von seinen Steuergeldern bezahlt. Erwünscht ist ein Zielfahrplan für den Deutschlandtakt, der teure Rennstrecken wie die sog. Überholgleise von Mahlberg bis Kenzingen und Monsterbauwerke wie den Batzenbergtunnel verzichtbar machen. Der „Nutzen“ von wenigen Minuten „Zeitersparnis“ steht in keinem Verhältnis zu den exorbitanten Milliardenkosten.

Nach wie vor zu kritisieren ist, dass in den Stakeholder-Zirkeln der Bahn die Öffentlichkeit in Form sachverständiger Verkehrsexperten, z.B. aus dem Netzwerk „BÜRGERBAHN für eine starke Schiene“, nicht zugegen ist. Erst kürzlich, nämlich am 25. März 2024, wurde ein Sektorbeirat der DB InfraGO AG als Branchen-Organ gegründet, der „seine Expertise zur Verfügung stellen und auch den Infraplan eng begleiten soll, also jenes Programm, das die großen Baustellen und Bauvorhaben für die Infrastruktur der nächsten Jahre festlegen wird“. Teilnahme unabhängiger Verkehrsexperten? Wiederum Fehlanzeige. So schmort auch der Sektorbeirat wie alle anderen Stakeholdergremien der Bahnindustrie weiterhin im eigenen Saft.

Die Konsequenz daraus? Bürgerinitiativen und betroffene Kommunen müssen wiederum verstärkt aktiv werden und sich zu Netzwerken zusammenschließen, um gegen überambitionierte, unverhältnismäßig teure, Zeit verschwendende, prestigeträchtige, klimaschädliche, Lebensqualität kostende und eigentlich überflüssige Baumaßnahmen zu protestieren und vernünftige Lösungen einzufordern, die zügig umsetzbar, zuverlässig finanzierbar, Mensch und Umwelt schonen und dem Nutzen der Bahnkunden unmittelbar zugutekommen. Leider gelingt das nicht immer, wie z. B. bei Stuttgart 21. Die Vernunft setzt sich leider nicht automatisch durch, aber sie hat einen langen Atem.

Kontakt: Dr. Roland Diehl, Sprecher IG BOHR
Tel. 07633 14362 Email vorstand@mut-im-netz.de