

28. Horber Schienen-Tage

Deutsche Eisenbahnen – 175 Jahre jung



Resolution der 28. Horber Schienen-Tage: Die wichtigen Maßnahmen müssen realisiert werden, das Geld reicht nicht für politische Wunschprojekte

Für die im Bundesverkehrswegeplan geplanten Einzelprojekte reicht das Geld bei weitem nicht aus, der Plan ist massiv unterfinanziert. Auf absehbare Zeit können daher viele Projekte nicht umgesetzt werden. Dieses Problem wird durch das Festhalten an überbewerteten Prestigeprojekten mit geringem verkehrlichem Nutzen verschärft.

Um eine zukunftsfähige Schienenplanung zu ermöglichen, muß jetzt eine Neuorientierung erfolgen.

Deshalb ist ein Moratorium für die Umsetzung neuer Großprojekte notwendig. Statt dessen muß ein Sofortprogramm zur Beseitigung der drängendsten Engpässe angegangen werden; dies betrifft vor allem die Knoten sowie wenige vollkommen überlastete Einzelstrecken (unter anderem Karlsruhe – Basel, Hamburg – Hannover, München – Mühldorf).

Zeitgleich muß ein Bundesmobilitätsplan erarbeitet werden, der die Erhaltung und Verbesserung der Mobilität für alle in Zukunft sicherstellt (z.B. auch in Hinblick auf den demographischen Wandel). Er muß auf eine integrierte Zukunftsperspektive setzen, bei der das ganze Netz betrachtet wird, statt sich auf politische gewünschte Einzelprojekte zu kaprizieren. Die bestehenden und zu erwartenden Kapazitätsengpässe müssen dargestellt und systematisch angegangen werden. Die Nutzung vorhandener Zweigstrecken für überregionale Güterverkehre muß wo sinnvoll erfolgen.

Im Rahmen des Bundesmobilitätsplan muß der Deutschland-Takt erstellt werden, der damit die Basis für den künftigen Personenverkehr bildet, und der auch im Koalitionsvertrag verankert ist. Wichtigstes Stichwort für sämtliche Planungen im Personenverkehr ist: Erst die künftige Nutzung der Infrastruktur planen („Langfrist-Fahrplan im Deutschland-Takt“), dann die Baumaßnahmen darauf ausrichten. Damit wird ähnlich wie in der Schweiz eine effiziente und zukunftsgerichtete Nutzung der Steuermittel sichergestellt.

Im Güterverkehr müssen auf den wichtigsten Strecken von vorneherein Güterverkehrstrassen angeboten werden, die systematisch und strukturiert die Kapazität der Strecken optimal ausnutzen („Systemtrassen“). Dies ist teilweise bereits heute der Fall, und muß in die Planungen des Deutschland-Takts integriert und rechtlich abgesichert werden.

Der Planungsprozeß für Baumaßnahmen mit öffentlichen Mittel muß neu strukturiert werden. Bereits in der frühen Diskussionsphase sowie in jeder Projektphase müssen Bürger, Verbände und Kommunen ernsthaft beteiligt werden, auch bezüglich des Bedarfs und der Entscheidung zwischen Alternativen. Wenn eine breite gesellschaftliche Akzeptanz vorliegt, kann die Umsetzung erheblich einfacher und konfliktärmer erfolgen. Die Praxis, Kritik wie bisher einfach wegzudefinieren, muß beendet werden.

Für die Finanzierung der durch den Mobilitätsplan festgelegten Maßnahmen müssen die Finanzmittel entsprechend erhöht werden.

Der mögliche Fern- und Regionalbusverkehr muß in diese Planungen einbezogen werden. Ein kurzfristige Freigabe des Busverkehrs richtet hohen Schaden an. Vor einer Freigabe ist dafür zu sorgen, dass die Fahrgastrechte, Trassenpreise (bzw. Bemaßung) und Bedienungsstandards (ganzjähriger Taktverkehr den ganzen Tag) gleichermaßen wie auf der Schiene gelten, und der Busverkehr in das Taktsystem eingebunden wird. Andernfalls besteht die Gefahr, dass die Gewinne privatisiert werden, und die Öffentliche Hand den Schaden tragen muß.

Die Teilnehmer der 28. Horber Schienen-Tage