



BÜRGERBAHN –

Denkfabrik für eine starke Schiene

06.03.2025 Pressemitteilung von Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene zum Vorschlag von CDU und SPD ein 500 Milliarden Sondervermögen für Sanierung und Ausbau der Infrastruktur zu bilden

Infrastruktursondervermögen für die Bahn sinnvoll nutzen

Keine zwei Wochen nach der Bundestagswahl wird quasi über Nacht das Mantra der Schuldenbremse, die maßgeblich zum schlechten Zustand der deutschen Verkehrsinfrastruktur beigetragen hat, über Bord gekippt.

Obwohl die Rahmenbedingungen für das 500 Milliarden Infrastruktursondervermögen noch nicht feststehen, begrüßt Bürgerbahn das Projekt, weil dadurch die Chance besteht, in einem konzentrierten Angang die heruntergewirtschaftete Infrastruktur in Deutschland auf einen modernen, zukunftsfähigen Stand zu bringen. Aber welcher Sektor wieviel, wann und zu welchen Konditionen bekommt, ist noch offen. Der Verteilungskampf um den unerwarteten „Geldsegen“ hat hinter den Kulissen schon begonnen.

In diesem Zusammenhang fordert Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene:

1. Die Bahn muss für Infrastruktursanierung und –ausbau immer mindestens so viele Finanzmittel aus dem Sondervermögen bekommen wie der Straßensektor.
2. In einem ersten Schritt sind für die Bahn mindestens 100 Milliarden für 10 Jahre vorzusehen.
3. Die Mittel müssen der DB InfraGO als Zuschüsse zur Verfügung gestellt werden.
4. Vor Zuteilung der ersten Tranche der Mittel muss die DB InfraGO in der Rechtsform einer Körperschaft öffentlichen Rechts neu aufgestellt und aus den Gewinnabführungs- und Beherrschungsverträgen der DB AG herausgelöst werden, um sicherzustellen, dass die neuen Mittel nicht zur Verlustabdeckung defizitärer Konzernbereiche verwendet werden.
5. Es muss zuvor sichergestellt werden, dass die DB InfraGO die Mittel aus dem Sondervermögen nicht zum Stopfen von Finanzierungslücken begonnener, falsch geplanter und kontraproduktiver Großprojekte (S 21, 2. S-Bahnstammstrecke München, Bahnstammstrecke Altona inklusive Verbindungsbahnentlastungstunnel) verwendet. Allein die Durchfinanzierung dieser Projekte würde 20 Milliarden Euro verschlingen.
6. Ferner muss die DB InfraGO vor Mittelzuweisung aus dem Sondervermögen einen **Infraplan**, zu dem sie bei ihrer Gründung verpflichtet wurde, vorlegen, der sich an folgenden Kriterien orientiert:

- **Sanierung der Hauptstrecken** des Bahnnetzes, aber nicht mehr in Form der überkauerten Generalsanierungen mit langfristigen Streckensperrungen, sondern unter dem `Rollenden Rad`.
- **Vorrangige Beseitigung von eingleisige Engpassstellen** auf ansonsten zweigleisig ausgebauten Strecken. Bürgerbahn hat dazu eine Liste mit 47 Projekten, davon 13 Projekte der höchsten Prioritätsstufe vorgelegt.
- **Schnellstmögliche Elektrifizierung des gesamten Bahnnetzes** (mit Elektrifizierungsinseln auf Nebenstrecken = Akkutriebwagen, die nur an den Endpunkten der Strecke mit Einspeisung aus der Oberleitung geladen werden).
- **Elektrifizierung und Ausbau der grenzüberschreitenden Eisenbahnlinien** zur Stärkung des europäischen Bahnverkehrs
- **Sanierung wichtiger Eisenbahnbrücken** (z.B. Elbbrücken in Hamburg) und Schaffung von Redundanzen zu neuralgischen Kreuzungsstellen im Bahnnetz (u.a. 2. Eisenbahnelbquerung im Hamburger Westen, Eisenbahntunnel parallel zur geplanten A20-Elbquerung).
- **Reaktivierung von Bahnstrecken gemäß der 100 Projekte Liste des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen** unter vorrangiger Berücksichtigung des Wiederanschlusses abgehangter Mittelzentren ans Bahnnetz.
- **Schaffung eines Güterverkehrsvorrangnetzes** für langlaufende grenzüberschreitende Eisenbahngüterverkehre.
- Auch bei einer auf dem ersten Blick hin möglichen ausreichenden Dotierung der Erneuerung und des Ausbaus von Eisenbahninfrastruktur, darf es **kein „weiter so“ bei den Planungen für klimaschädliche und Natur zerstörende Hochgeschwindigkeitsneubaustrecken** mit hohen Kosten und langer Ausreifungszeit geben.

Dazu Prof. Heiner Monheim, Sprecher von Bürgerbahn – Denkfabrik:

„Die einmalige Chance, durch Einrichtung des Infrastruktursondervermögens eine, Legislaturperioden übergreifende, strategisch ausgerichtete Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur hinzubekommen, darf nicht leichtfertig verspielt werden. Es darf kein `Weiter so´ der 300 km/h Hochgeschwindigkeitsphantasten geben. Sondern die Priorität muss auf dem gezielten Ausbau des Bestandsnetzes und der Reaktivierung einstmals stillgelegter Bahnstrecken liegen. Die Bahn muss wieder eine Flächenbahn für die Bürger werden und nicht nur schnelle Verbindung für Geschäftsreisende zwischen den Metropolen bieten.

Bürgerbahn-Denkfabrik für eine starke Schiene

<https://buergerbahn-denkfabrik.org>

Sprecher von Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene und Herausgeber dieser Webseite:

Prof. Heiner Monheim

Haus 4 Alte Meierei

23717 Kasseedorf OT Stendorf

Mobil: +49-170-8048154

Festnetz; +49-4528-9344929

Mail: heinermonheim@yahoo.de

Web: <http://www.heinermonheim.de>
