

PRESSEMITTEILUNG

Siegstrecke: Politisches Wegducken statt Zukunftsinvestition

Die Siegstrecke steht exemplarisch für die Infrastrukturprobleme in Deutschland: Alle wissen, dass sie am Limit ist - doch niemand übernimmt Verantwortung. Während Pendler*innen täglich Verspätungen, Zugausfälle und Engpässe hinnehmen müssen, hat die Bundesregierung es nicht einmal geschafft, einen Planungsauftrag für den unserer Ansicht nach dringend notwendigen Erhalt und Ausbau zu vergeben. Das ist kein Versehen. Das ist politisches Wegducken.

Infrastruktur auf Verschleiß gefahren

Teile der Strecke sind bis heute eingleisig - eine direkte Folge von Kriegsschäden, die nie vollständig beseitigt und behoben wurden. Heute rollt auf derselben Infrastruktur etwa doppelt so viel Verkehr wie früher.

Hinzu kommen zahlreiche Brücken mit kritischen Zustandsnoten. Wer meint, Szenarien wie zuletzt die Vollsperrung zwischen Erndtebrück und Bad Berleburg seien hier ausgeschlossen, ignoriert die Fakten. Wenn erst gesperrt werden muss, ist es zu spät. Vorsorge sieht anders aus.

Rechnerisch voll - praktisch überfordert

Zwischen Au und Köln liegt die Strecke bei 100 Prozent Auslastung, zwischen Siegen und Au im Optimalfall bei 83 Prozent. „Optimal“ heißt: ohne Störungen, ohne Baustellen, ohne Signalprobleme. Ein theoretischer Idealzustand, der mit dem Alltag wenig zu tun hat.

Trotzdem wird genau dieser Idealzustand häufig zur Bewertungsgrundlage gemacht. Puffer werden kleingerechnet, Engpässe schönegeredet. So plant man nicht für die Realität.

Ländlicher Raum als Wahlkampfloskel

Ständig wird betont, wie wichtig der ländliche Raum sei. Doch wenn es konkret wird, passiert vor allem eines: nichts. Keine Planung, keine Priorisierung, kein klarer Zeitplan.

Wer ernsthaft gleichwertige Lebensverhältnisse will, muss investieren - nicht nur in Metropolregionen. Eine leistungsfähige Bahn entlang der Sieg stärkt die Region, macht Wohnen außerhalb von Köln attraktiver und entlastet gleichzeitig die Stadt: weniger Autoverkehr, weniger Parkdruck, langfristig weniger Mietdruck. Wer das nicht zusammen denkt, betreibt Symbolpolitik.

Güter auf die Straße? Das kann nicht die Antwort sein.

Eine zukunftsfähige Volkswirtschaft braucht funktionierenden Schienengüterverkehr. Ein Ausbau erhöht die Kapazität für Personen- und Güterzüge gleichermaßen und verbessert die Zuverlässigkeit für alle. Ferner wandert kein zusätzlicher Güterverkehr auf die Straßen.

Wichtige Umleiterstrecke - Nutzen wird ignoriert

Die Siegstrecke wird immer wieder als Umleiterstrecke, zum Beispiel bei Bauarbeiten oder Störungen der Rheinstrecken, genutzt. Als eine leistungsfähige Alternativroute wird so das gesamte Netz stabilisiert.

Sondervermögen ohne Wirkung vor Ort

Die Bundesregierung hat auf Priorisierungen im Haushalt verwiesen. Ein Ausbau der Siegstrecke ist danach nicht in absehbarer Zeit vorgesehen. Gleichzeitig stehen milliardenschwere Sondervermögen zur Verfügung. Der Eindruck entsteht: Es wird über Summen gesprochen - aber konkrete Projekte kommen nicht voran. Investitionen dürfen nicht im politischen Verschiebeparkplatz stecken bleiben, während reale Bahnhöfe und Brücken weiter verfallen.

Es muss heute entschieden werden, denn wer jetzt zögert, verschiebt Probleme nicht - er vergrößert sie.

Klare Forderung

Die Siegstrecke ist kein Randthema. Sie ist Rückgrat einer ganzen Region, Baustein der Verkehrswende und Sicherheitsnetz für das bundesweite Bahnnetz.

Wir fordern:

- den sofortigen Planungsauftrag für die Wiederherstellung der durchgängigen Zweigleisigkeit der Siegstrecke
- einen verbindlichen Zeitplan für Ausbau und Sanierung der Siegstrecke
- die klare Priorisierung im Bundeshaushalt
- den halbstündigen Takt des Regionalexpress von Siegen nach Köln
- eine höhere Zuverlässigkeit und Planbarkeit

Alles andere bedeutet: Weiterfahren auf Verschleiß - bis die nächste Sperrung kommt.