

KLIMABAHN-KONFERENZ

14./15 Mai 2022 in Stuttgart



Deutschlandtakt ohne Beton-Orgien



Der Deutschlandtakt (D-Takt) soll die Bahn in die Verkehrswende führen. Er steht für verbesserte Umsteigebeziehungen, eine Erhöhung der Bedienfrequenzen, leicht merkbare Fahrpläne und soll insgesamt das Bahnfahren zuverlässiger und Fahrgastfreundlicher machen. Die Schweiz und die Niederlande machen es uns vor, wie so etwas gut funktioniert.

So die politische Ansage und das ist genau das, was die Fahrgäste wollen. Einfach in den Zug steigen und losfahren und wenn man einen Zug verpasst hat, kann man sicher sein: In einer halben Stunde oder Stunde kommt der nächste Zug und man erreicht stressfrei sein Ziel.

Um das sicherzustellen sind natürlich Investitionen in die Erweiterung von Bahnhöfen mit ihren Zuläufen, Elektrifizierung und den zweigleisigen Ausbau von Strecken erforderlich. Dabei soll das Prinzip gelten: Erst der Fahrplan, dann die Investition. Wird das alles schnell umgesetzt, dann kann die Bahn einen wirksamen Beitrag zur Bewältigung des Klimawandels leisten.

Zur Vorbereitung des Deutschlandtakts, der spätestens bis 2030 flächendeckend eingeführt sein soll, haben die Deutsche Bahn und das Bundesverkehrsministerium mithilfe der üblichen DB-freundlichen Gutachterfirmen einen sogenannten Zielfahrplanentwurf ausgearbeitet. Aus diesem Entwurf wurde eine Liste von 173 Investitionsprojekten entwickelt, deren Umsetzung Voraussetzung für die Einführung des D-Takts sein soll. Allein der Gesamtumfang der Investitionen von über 48 Mrd. Euro macht stutzig.

Schaut man sich diese Liste genauer an, dann findet man dort eine Reihe sehr sinnvoller und überfälliger Maßnahmen, wie z.B. den Einbau zusätzlicher Weichen und Überholgleise. Gleichzeitig verbergen sich in der Liste geradezu aberwitzige milliardenschwere Großprojekte, wie 300 km/h Hochgeschwindigkeits-Neubau-strecken (z.B. Hamburg-Hannover, Hannover – Bielefeld – Hamm, Würzburg – Nürnberg) und gigantische Tunnelbaumaßnahmen, wie die Untertunnelung der gesamten Frankfurter Innenstadt oder der Verbindungsbahn-Entlastungstunnel in Hamburg, deren Umsetzung Jahrzehnte dauert, Unmassen an Geld verschlingt und vor allem durch Unmengen an Beton beim Bau riesige Mengen CO₂ freisetzen wird. Hier passiert genau das, was den Klimawandel vorantreibt und damit den D-Takt diskreditiert.

Und dann wird noch dreist behauptet, die Realisierung der Großprojekte sei die Voraussetzung für die Einführung des Deutschlandtakts. So wird ein an sich sehr sinnvolles Bahnprogramm von Anbeginn an so gestaltet, dass es scheitern muss.

Aber es gibt Alternativen, wie der D-Takt so gestaltet werden kann, dass die ursprünglichen Ziele: Verbesserungen der Umsteigebeziehungen, Steigerung der Zuverlässigkeit und Verdoppelung des Angebots umgesetzt werden können – auch ohne Beton-Orgien und Mega-Bauprojekte, die – wenn überhaupt – erst nach 2040 fertig werden.

Dies wird u.a. auf der am **Wochenende 14./15. Mai in Stuttgart stattfindenden Konferenz „Klimabahn statt Betonbahn“** diskutiert. Das Programm finden Sie in der Anlage.

Hier kommen viele Bürgerinitiativen und aktive Bahnfreunde zusammen, um zu diskutieren, wie der Deutschlandtakt umweltfreundlich eingeführt und das Bahnreisen für mehr Menschen attraktiv gestaltet werden kann.

Bürgerbahn statt Börsenbahn sagt:

„Die Fahrgäste müssen im Mittelpunkt bei allen Maßnahmen zur Einführung des Deutschlandtaktes stehen und nicht die Interessen der Bauwirtschaft und der Hersteller von Tunnelbohrmaschinen. Das Prinzip lautet: Dichter Takt hat Vorrang vor mehr Tempo. Neue übertriebene Hochgeschwindigkeitsstrecken führen in die falsche Richtung.“

Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB)

Mitglied bei Bahn für Alle (BfA)

info_buergerbahn@gmx.net
www.klimabahn-initiative.de
0049-1781806932

Andreas Müller-Goldenstedt

KLIMABAHN - KONFERENZ

14./15 Mai 2022 in Stuttgart

