



Prellbock Altona e. V.

Unser Bahnhof bleibt, wo er ist!

Für starken Umwelt-
und Klimaschutz

Verkehrswende – starke
Schiene für Hamburg

Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt



Bild: Blanka Šejdová from Pixabay

Deutschlandtakt – eine Illusion?

Für teure Schnellfahrstrecken und Tunnel wird das Geld fehlen!

Pressemitteilung der Bürgerinitiative Prellbock Altona e.V. vom 28.10.2022

Auf einer aufwendig von der Werbeagentur Scholz & Friends in Szene gesetzten Veranstaltung mit Vertretern aus Landes- und Bundespolitik warb das Bundesministerium für Verkehr und Digitales (BMVD) diese Woche in Hamburg für den Deutschlandtakt. Die dabei im Alten Hauptzollamt gereichten Häppchen und Getränke dürften mehr als 10.000 Euro gekostet haben. Zu Wort kommen ließ man die anwesenden kritischen Beobachter allerdings nicht.

Unstrittig ist das Grundprinzip des Deutschlandtaktes: Erst der Fahrplan, dann die Investitionen sowie die Eckpunkte: Verdichtung des Fernverkehrstaktes auf 30 Minuten und Sicherstellung entsprechender Anschlüsse auf den Knotenbahnhöfen. Auf dieser Grundlage erarbeitet eine große Kommission den sog. 3. Zielfahrplanentwurf. Daraus wurde eine Liste von 181 Investitionsprojekten mit einem Investitionsvolumen von über 47 Mrd. Euro abgeleitet. Aber hier fangen die Probleme an.



Prellbock Altona wie auch kritische Bahnexperten und andere Bürgerinitiativen kritisieren dabei folgende Punkte:

- ▶▶ Die Investitionsliste vermischt ohne jegliche Prioritätensetzung meist durchaus sinnvolle Kleinprojekte mit Kosten zwischen 5-50 Mio. Euro mit milliardenschweren Großprojekten mit langer Ausreifungszeit und fragwürdigem Nutzen. Darunter sind dann Projekte wie mehrere Hochgeschwindigkeitsstrecken (z.B. Harburg – Hannover, Hannover – Bielefeld, Würzburg – Nürnberg, die Untertunnelung des Frankfurter Kopfbahnhofes und auch der Verbindungsbahnentlastungstunnel (VET) in Hamburg.
- ▶▶ Es fehlen sinnvolle Projekte wie z. B. die flächendeckende Wiederherstellung von Überholungs- und Ausweichgleisen oder der Bau einer 2. Eisenbahnelbquerung im Hamburger Westen zur Schaffung einer Redundanz für die störanfälligen Elbbrücken.
- ▶▶ Der für den Hamburger Hafen besonders wichtige Güterverkehr findet bei der Trassenplanung nur unzureichende Berücksichtigung.
- ▶▶ Es fehlt eine Zeitschiene und eine klare Priorisierung für die Umsetzung der Investitionsprojekte.
- ▶▶ Zudem fehlen die Baukapazitäten und Fachkräfte, besonders Eisenbahningenieure, die die ehrgeizigen Investitionsvorhaben umsetzen, aber auch das erforderliche Betriebspersonal.
- ▶▶ Die Fahrzeiten zwischen den Knoten sind auf Kante genäht. Schon bei Verspätungen von 2 Minuten gehen wichtige Anschlüsse verloren. Da hilft auch die von der Deutschen Bahn viel beschworene Digitalisierung nichts, für die immens hohe Summen ausgegeben werden. Technische Störfälle wie klemmende Weichen lassen sich nun mal nicht digital beheben, sondern es müssen qualifizierte Mitarbeiter Tag und Nacht vor Ort sein.
- ▶▶ Hochgeschwindigkeitsneubaustrecken kosten viel Geld, sind im Bau und Betrieb eine nicht hinnehmbare hohe Belastung des Klimabudgets. Sie schaffen aber nur wenig zusätzliche Kapazität, weil sie keinen Güter- und Nahverkehr aufnehmen können.
- ▶▶ Das Gesamtvolumen der Investitionen ist auf absehbare Zeit nicht finanzierbar. Nach Angaben von Staatssekretär Theurer beläuft sich der Mittelbedarf für die für den sogenannten „prioritären Bedarf angemeldeten Investitionsprojekte“ (darin sind die vorgenannten Investitionsprojekte aus der 181er Liste enthalten) auf mehr als 140 Mrd. Euro. Hinzu kommt ein Investitionsbedarf aus der jahrzehntelang verschleppten Instandhaltung des Bestandsnetzes von 80 Mrd. Euro. **Summe: mehr als 220 Mrd. Euro!!!**
- ▶▶ Diesem Gesamt-Investitionsbedarf steht im Bundeshaushalt nur eine Zuweisung von Finanzmitteln für Investitionen der Bahn von 2 Mrd. Euro gegenüber, der bis 2030 auf 3 Mrd. Euro anwachsen soll. Das heißt in Klartext: Frühestens in 100 Jahren wären alle nach der bisherigen Planung notwendigen Investitionen für den Deutschlandtakt umgesetzt. Da aber Anlagen der Eisenbahninfrastruktur im Durchschnitt nur 30 Jahre lang halten, kommt hier noch ein erheblicher Ersatzinvestitionsbedarf auf die Bahn respektive den Steuerzahler zu!

Fazit: Mit den derzeit bereitgestellten Investitionsmitteln kann der Deutschlandtakt nicht realisiert werden, schon gar nicht bis 2030!

Daher sind alle vollmundigen Erklärungen von Bahn und Politik mit äußerster Vorsicht zu betrachten.



Prellbock Altona fordert daher:

- 1.** Überarbeitung des 3. Zielfahrplanentwurfes unter der Maßgabe: Vermeidung von extrem teuren Großinvestitionen in neue Hochgeschwindigkeitsstrecken. Dafür gibt es realistische Vorschläge u. a. von Prof. Wolfgang Hesse von der TU München.
- 2.** Durchforstung und klare Priorisierung der 181er Projektliste.
- 3.** Fokussierung der Investitionsmittel auf Streckeninstandhaltung im Gesamtnetz (und nicht nur von sog. Hochleistungsstrecken, wie es das BMVD derzeit plant) sowie
 - Reaktivierung von Eisenbahnstrecken in der Fläche,
 - Elektrifizierung des gesamten Eisenbahnnetzes,
 - Flächendeckender Wiedereinbau von Überholungs- und Ausweichgleisen,
 - Herstellung von Redundanzen in den Bahnknoten.
- 4.** Substanzielle Aufstockung der Investitionsmittel für den Erhalt und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur. Die Finanzierung des 49-Euro-Tickets darf nicht zu Lasten der Investitionen in den Deutschlandtakt gehen.
- 5.** Schnelle Überführung der Bahninfrastruktur (DB Netz, Station&Service und DB Energie) in eine gemeinnützige Gesellschaft in der Rechtsform einer Anstalt öffentlichen Rechts (AÖR).

Dazu Michael Jung, Sprecher der Bürgerinitiative Prellbock Altona e.V.:

„ Das an sich sinnvolle Konzept des Deutschlandtaktes – Einführung eines 30-Minuten-Taktes im Fernverkehr und Sicherstellung der Anschlüsse an den Knotenbahnhöfen – darf nicht zur Legitimation einer Betonarie für neue Schnellfahrstrecken und umweltschädliche Tunnelprojekte verkommen. Vorrang muss die Reaktivierung von Bahnstrecken in der Fläche und die Instandhaltung des Bestandsnetzes haben. Ohne ausreichende Finanzierung wird sich der Deutschlandtakt nicht umsetzen lassen. Eine ehrliche Bestandsaufnahme, was unter den geänderten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen finanzierbar ist, muss der Ausgangspunkt für die Überarbeitung des Zielfahrplans sein. “

Michael Jung –

Sprecher der Bürgerinitiative Prellbock Altona e. V.

Für starken Umwelt- und Klimaschutz

Verkehrswende – starke Schiene für Hamburg

Für mehr Fahrgastkomfort mitten in der Stadt

info@prellbock-altona.de | www.prellbock-altona.de

Die Bürgerinitiative Prellbock gründete sich im März 2015. 2018 erfolgte die Eintragung von Prellbock-Altona e.V. ins Hamburgische Vereinsregister und Prellbock erhielt den Status einer gemeinnützigen Vereinigung. Am 22. März 2022 erhielt Prellbock-Altona e.V. vom Umweltbundesamt die Anerkennung als eingetragener Umweltverband.
