

BN-Studie:

So wird die Bahn zeitnah schneller und zuverlässiger

BN legt Studie vor, wie der vom Bundesverkehrsministerium bis 2070 verschobene Deutschlandtakt schneller, kostensparender und klimaschonender umgesetzt werden kann. Um die Verkehrswende möglichst schnell voranzutreiben, müssen zuerst die Projekte umgesetzt werden, die mit einem relativ geringen Aufwand einen hohen Nutzen erzeugen – das sind im Regelfall keine Großprojekte.

Der BUND Naturschutz in Bayern hat bei den renommierten Münchner Eisenbahnextperten Vieregg & Rössler eine Studie in Auftrag gegeben, die einzelne Bahnausbauprojekte in Bayern nach ihrer Sinnhaftigkeit für eine schnelle Ertüchtigung der Bahn bewertet hat. Der BN-Landesvorsitzende **Richard Mergner** dazu: „Insgesamt zeigt sich, dass es nicht die großen, teuren und klimaschädlichen Bauprojekte sind, die schnelle und wirkungsvolle Verbesserungen für den Freistaat bringen, sondern die kleinen, leicht umzusetzen Projekte. Anders gesagt: Priorität müssen diejenigen Schieneninfrastrukturprojekte haben, bei denen man pro eingesetztem Euro den höchsten Nutzen für den Klimaschutz und die Mobilitätswende erzielt! Anders wird man die Probleme bei der Bahn nicht in den Griff bekommen, der Frust bei den Bahnkundinnen und -kunden wird sich ansonsten mittelfristig noch erhöhen.“

Für die Studie wurden die bayerischen Schienenprojekte im Bundesverkehrswegeplan und in der Deutschlandtakt-Infrastrukturliste (181 zusätzliche Maßnahmen) überprüft. Herausgekommen ist eine Prioritätenliste der vordringlichsten Projekte. Am wichtigsten sind demnach punktuelle Maßnahmen zur Engpassbeseitigung. Dazu gehören vor allem Verbesserungen der Signaltechnik. Aber auch Brücken, Abbiege-, Überhol- und Wendegleise und Anpassungen von Bahnhöfen. Danach brauchen Bayern und Deutschland Ausbaustrecken, also zusätzliche Gleise an Bestandsstrecken und Elektrifizierungen. Erst am Ende stehen Großprojekte, insbesondere Neubaustrecken mit vielen Tunneln, die noch deutlich optimierbar sind (für eine detaillierte Auflistung der einzelnen Projekte siehe Studien-Zusammenfassung im Anhang).

Der Ersteller der Studie **Dr. Martin Vieregg** betont: „Aus Klimaschutzgründen sind die niedrighschwelligigen Projekte von besonderer Bedeutung, weil die

Landesfachgeschäftsstelle
München

Pettenkoferstr. 10a/l
80336 München
Tel. 089 / 54 82 98 63
Fax 089 / 54 82 98 18
fa@bund-naturschutz.de
www.bund-naturschutz.de

München,
7. Juli 2023
PM 075-23/LFGM
Verkehr

Eingriffe gering und der Nutzen meist hoch ist. Das heißt, in kurzer Zeit kann eine relevante Verbesserung für den umweltfreundlichen Bahnverkehr realisiert werden, mit relativ wenig CO₂-Ausstoß bei der Umsetzung. Insbesondere im Hinblick auf den Deutschlandtakt sind dies die entscheidenden Maßnahmen. Würde unsere Prioritätenliste abgearbeitet, bin ich sehr zuversichtlich, dass wir den Deutschlandtakt deutlich früher als 2070 umsetzen könnten!“

Der BUND-Sprecher für den Arbeitskreis Verkehr **Werner Reh** erklärt dazu: „Die Realität sieht leider anders aus. Unter den letzten CSU-Bundesverkehrsministern Peter Ramsauer, Alexander Dobrindt und Andreas Scheuer wurde die Bahn stiefmütterlich behandelt und kaputtgespart. Jetzt versucht man die Defizite mit einigen wenigen teuren, klimaschädlichen und sehr zeitaufwändigen Großprojekten wie die geplante Neubaustrecke zwischen Nürnberg und Würzburg auszugleichen. Die Verschiebung des Deutschlandtakts um mehrere Jahrzehnte kommt dabei einem verkehrspolitischen Offenbarungseid gleich. Durch den Deutschlandtakt nicht begründete, teure Hochgeschwindigkeitsprojekte müssen gestrichen oder kosteneffiziente und klimaverträgliche Alternativen entwickelt werden.“

Abgesehen davon ignoriert das Verkehrsministerium die Vorgaben des Koalitionsvertrags, „erheblich mehr in die Schiene zu investieren, um prioritär Projekte eines Deutschlandtakts umzusetzen“, erklärt Reh. So sind im Haushaltsplan 2024 lediglich 2,4 Milliarden Euro für den Neu- und Ausbau der Schieneninfrastruktur vorgesehen (2023: 2,1 Milliarden). Bei der derzeitigen Baukostensteigerung von mindestens 20 Prozent läge das Niveau damit auf dem Niveau von 2022 (1,9 Milliarden).

Für Rückfragen:

Felix Hälbich

Pressesprecher, Referent für Medien und Kommunikation

Tel. 0 89 / 5 14 69 76 11; 01 71 / 3 37 54 59

E-Mail: felix.haelbich@bund-naturschutz.de

Anlage:

- Studie zur Priorisierung von Schienenausbaumaßnahmen für Bayern
- Zusammenfassung Studie mit der Prioritätenliste der Projekte
- Präsentation

**Landesfachgeschäftsstelle
München**

Pettenkoferstr. 10a/I

80336 München

Tel. 089 / 54 82 98 63

Fax 089 / 54 82 98 18

fa@bund-naturschutz.de

www.bund-naturschutz.de

München,

7. Juli 2023

PM 075-23/LFGM

Verkehr

Hintergrundinformation: BUND Naturschutz

Der BN ist mit über 265.000 Mitgliedern und Förderer der größte Natur- und Umweltschutzverband Bayerns. Er setzt sich für unsere Heimat und eine gesunde Zukunft unserer Kinder ein – bayernweit und direkt vor Ort. Und das seit über 100 Jahren. Der BN ist darüber hinaus starker Partner im deutschen und weltweiten Naturschutz. Als Landesverband des Bundes für Umwelt und Naturschutz (BUND) ist der BN Teil des weltweiten Umweltschutz-Netzwerkes Friends of the Earth International. Als starker und finanziell unabhängiger Verband ist der BN in der Lage, seine Umwelt- und Naturschutzpositionen in Gesellschaft und Politik umzusetzen.

Landesfachgeschäftsstelle München

Pettenkoferstr. 10a/I
80336 München
Tel. 089 / 54 82 98 63
Fax 089 / 54 82 98 18
fa@bund-naturschutz.de
www.bund-naturschutz.de

München,
7. Juli 2023
PM 075-23/LFGM
Verkehr