



VOM UBA ANERKANNTER UMWELTVERBAND

Prellbock Altona e.V.

P R E S S E - I N F O

Andrea Goller
prellbock_presse_AG@mail.de

Andreas Müller-Goldenstedt
prellbock_presse_amg@mail.de
0049 1781806932

Prellbock Altona e.V.
Nernstweg 34
22765 Hamburg

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



**Für starken Umwelt-
und Klimaschutz**

**Verkehrswende – starke
Schiene für Hamburg**

**Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt**

„Military Infrastructure“ – Zauberwort für mehr Finanzmittel für den Bahnausbau?

PM 09/2026

2.3.2026 Pressemitteilung zum Ausbau des Bahnnetzes unter Aufrüstungsaspekten

Im Zusammenhang mit der geplanten Erhöhung der Militärausgaben auf insgesamt 5 Prozent des Bruttoinlandsprodukts (BIP) hat die NATO das Ziel vorgegeben, 1,5 Prozent des BIP pro Jahr für den Ausbau von militärisch relevanter Infrastruktur auszugeben. Das sind bei einem BIP in Deutschland von insgesamt 4.470 Mrd. Euro rund 67 Mrd. Euro pro Jahr. Natürlich geht sofort das Gerangel um die Mittelverteilung los. Wenn nur ein Drittel davon für die Schiene ausgegeben würde, wären das pro Jahr über 20 Mrd. Euro mehr Investitionsmittel für die Bahn.

Prellbock stellt dazu fest:

- 1.** Der Ausbau der Bahn muss primär friedlichen Zielen dienen, wie der Verbesserung des Nahverkehrs und der Sanierung des gesamten Bahnnetzes.
- 2.** Investitionen in die Bahninfrastruktur mit militärischem Zusatznutzen sollten nach dem no-regret-Prinzip erfolgen. Sie sollten also sinnvoll bleiben, auch wenn sich künftig – hoffentlich – die Sicherheitslage wieder entspannt.
- 3.** Ein weiterer Ausbau des Bahnnetzes zur Verlagerung von mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene ist dringend erforderlich und muss Priorität haben.
- 4.** Militärtransporte sind Bestandteil des normalen Güterverkehrs, dürfen aber nur im Verteidigungsfall Vorrang vor planmäßigen zivilen Transporten haben.
- 5.** Die „Verschlankung“ der Bahninfrastruktur, wie sie von der Deutsche Bahn in den vergangenen 25 Jahren betrieben wurde, hat sowohl dem Güter- als auch dem Personenverkehr mächtig geschadet. Sie muss vorrangig rückgängig gemacht werden.
- 6.** Daraus folgt: vor dem Bau neuer Hochgeschwindigkeits-Bahnstrecken sind zuerst die herausgerissenen Weichen und Überleitstellen wieder einzubauen. Dann sind sämtliche eingleisigen Abschnitte auf zweigleisigen Strecken voll zweigleisig herzurichten.



7. Der unzureichende Fortgang der vollständigen Elektrifizierung des gesamten Streckennetzes ist ein weiteres Hemmnis für einen effizienten Bahnverkehr.
8. Kennzeichen des deutschen Bahnnetzes ist die mangelnde Redundanz auf zentralen Achsen und in wichtigen Knotenpunkten. Das macht das deutsche Bahnnetz viel zu störanfällig.
9. Generell ist die Sanierung und weitere Ertüchtigung des deutschen Bahnnetzes eine zivile Aufgabe und muss aus ordentlichen Mitteln des Bundeshaushaltes bezahlt werden.
10. Generell muss gelten: allein aus Klimaschutzgründen muss die Inwertsetzung der noch vorhandenen Bestandteile des alten Bahnnetzes Vorrang haben vor Neubau.
11. Sollten aus Mitteln für die „Ertüchtigung der Military Infrastructure“ Gelder für den Bahnausbau zur Verfügung stehen, sind diese vorrangig für Projekte der Engpassbeseitigung und Herstellung von Redundanzen zur Erhöhung der Resilienz des Bahnnetzes im täglichen Betrieb zur Verfügung zu stellen.

Prellbock benennt folgende Projekte im norddeutschen Raum, die, weil sie alle eine hohe Relevanz für die Redundanz im deutschen Bahnnetz haben, wenn nicht aus ordentlichen Haushaltsmitteln, dann aus der „Military-Infrastructure-Fazilität“ finanziert werden müssten (grobe Schätzung der Investitionskosten in Mrd. Euro):

1. Bau einer 2. Eisenbahnelbquerung im Hamburger Westen (6)
2. Herstellung der vollen Zweigleisigkeit und Elektrifizierung der Bahnstrecke von Hamburg nach Westerland/Sylt (1)
3. Zweigleisiger Ausbau der Bahnstrecken Rotenburg/Wümme – Verden (<1)
4. Zweigleisiger Ausbau der Bahnstrecke Nienburg – Minden (sog. NATO-Bahn) (1)
5. Vollständiger zweigleisiger Ausbau der Bahnstrecke von Uelzen nach Stendal (Verkehrsprojekt deutsche Einheit Nr. 3) (1)
6. Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke von Langwedel nach Uelzen (sog. Amerikabahn) (2)
7. Ertüchtigung der Bahnstrecke incl. drei oder viergleisigen Ausbaus von Lüneburg nach Celle gem. dem abgestimmten ALPHA-E-Konzept (3)
8. Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke von Lübeck nach Lüneburg über Büchen-Lauenburg incl. Überwerfungsbauwerk Büchen und Neubau der Elbbrücke bei Lauenburg. (3)
9. Elektrifizierung und zweigleisiger Ausbau der Bahnstrecke von Lübeck über Grevesmühlen – Bad Kleinen nach Schwerin (1)
10. Neubau einer Güterverkehrsstrecke von Lübeck entlang der A1 über Rothenburgsort nach Maschen. (4)

Die vorgenannten Maßnahmen könnten, wenn DB und Politik es wollen, binnen zehn Jahren und zu Kosten eines niedrigen zweitstelligen Milliardenbetrages (<25 Mrd. Euro), entsprechend einem Bruchteil der Mittel aus der „Military Infrastructure Facility“ umgesetzt werden.

Dazu Michael Jung, Sprecher von Prellbock Altona e. V.:

„Die Bahn ist primär dem Frieden und dem friedlichen Transport von Personen und Gütern verpflichtet. Sollten aber im Rahmen der Aufrüstungspolitik zusätzliche Investitionsmittel für die Bahn zur Verfügung stehen, sind diese vorrangig für Projekte einzusetzen, die auch der Erhöhung der Resilienz des zivilen Bahnbetriebes dienen. Denn eine Verringerung der Störanfälligkeit und eine Erhöhung der Kapazität des Bahnnetzes kommt auch Militärtransporten zugute, sofern sie im Verteidigungsfall benötigt werden.“