

Die Initiativen des ABBD fordern grundlegende Veränderungen in der Verkehrs- und Bahnpolitik sowie am Deutschlandtakt-Zielfahrplan			
Flächendeckend Infrastrukturausbau zum Nutzen der Region	Fokus auf Nahverkehr von Haustür zu Haustür	Ökostrom als kostbare Ressource konsequent einsparen	Gesetze und Handbücher der Pflicht dem Klimaschutz anpassen
CO ₂ Emissionen und CO ₂ Einsparungen in einem Kosten-Nutzen-Verhältnis reell bewerten	Echte Beteiligung aller Stakeholder am Konzept Deutschlandtakt und Zielfahrplan	Mensch, Natur und Klima gehen vor Neubau und Geschwindigkeit	Optimierter und effektiver Schallschutz mittels reeller Simulation bei Aus- und Neubau
Verbindliche und messbare Prämisse des Deutschlandtakt-Zielfahrplans muss sein: Wir gehen beim Klimaschutz mit sehr gutem Beispiel voran!			

Die Initiativen des ABBD fordern grundlegende Veränderungen in der Verkehrs- und der Bahnpolitik

- Es bedarf des **flächendeckenden Erhalts und ggf. Ausbaus des Bahnnetzes**, um die Bahn in der Region **pünktlicher, zuverlässiger und damit attraktiver** zu machen. Voraussetzung für eine gelingende Verkehrswende im Sinne des Klimaschutzes ist der konkrete **Nutzen für die Region**. Sonst steht sich der Deutschlandtakt selbst im Weg.
- Bei einem Verhältnis von ca. 16:1 Passagieren Nahverkehr zu Fernverkehr muss der **Fokus** der Bahnpolitik auf diese große Gruppe der Nahverkehrsnutzer gerichtet sein. Beim zukünftigen Taktfahrplan müssen die Verbindungen **zwischen Stadt und Land sowie von Haustür zu Haustür** stärker ineinandergreifen, um individuellen Autoverkehr zu reduzieren. Analog der Schweizer Bahn sollte mehr Puffer für mehr direkte Anschlüsse integriert werden.
- Auch **Ökostrom hat einen CO₂-Fußabdruck**. Jede erzeugte Kilowattstunde kann nur einmal verbraucht werden. Wie wir alle, muss auch der Bahnkonzern **mit dem Stromverbrauch sparsam sein**. Die Politik sowie die DB sollten energiefressende Hochgeschwindigkeitsplanungen im Fernverkehr zugunsten besserer Anbindungen in den Regionen zurückstellen.
- Die **Gesetzgebung** für den Schienenausbau sowie das **Methodenhandbuch** (Fibel der Kosten-Nutzen-Rechnung) müssen schnellstens angepasst werden, um den Zielen des **Klimaabkommens** von Paris 2015 und des **Klimaschutzgesetzes** (KSG) zu entsprechen.
- Der Abschlussbericht zum 3. Zielfahrplan berücksichtigt die **CO₂-Kosten-Nutzen-Rechnung** nicht ausreichend sowie die zu hoch prognostizierten Fahrgastzahlen unrealistisch. Stichworte: Verbot von Verbrennermotoren bei PKW-Neuzulassungen ab 2035, Ausbau der Elektromobilität, Alternativen durch Wasserstoff, Veränderung der Arbeitswelt: online statt Präsenz. Hier ist eine **transparente Darstellung der CO₂-Emissionen** während der gesamten Bauphase und des daraus resultierenden **CO₂-Fußabdrucks pro Personenkilometer** ein wesentlicher Bestandteil der Bewertung bei der Planung!

echte Bürgerbeteiligung auf Augenhöhe

- Das Bundesverkehrsministerium hat die Überprüfung der aktuellen Version des Deutschlandtaktes ausgeschrieben. Die **Berücksichtigung des Klimawandels** sowie die Abstimmung mit **sämtlichen Stakeholdern** – Beteiligten und Betroffenen – müssen **verbindlich vorgeschrieben sein!**

nachhaltigen Schutz von Mensch, Natur und Klima

- Sowohl durch das Pariser Klimaabkommen von 2015 als auch durch das Urteil des Bundesverfassungsgerichts von 2021 steht die maximale Einsparung von CO₂ bei jeder Maßnahme an erster Stelle. Laut aktuellem Klimaschutzgesetz müssen alle (!) möglichen Alternativen auf ihre jeweiligen CO₂ Emissionen geprüft werden. Das bedeutet: auch die CO₂ Emissionen durch Neubau (Stahl- und Betonproduktion, Bauverkehre) müssen dem Vergleich mit der Einsparung im Betrieb standhalten. Daraus ergibt sich: Schrittweiser Bestandsausbau und -erhalt, schnellere Nutzung von Teilstrecken, vermeiden von flächenfressenden Neubaustrecken.
Vor dem Hintergrund der international bindenden Vereinbarung und des Urteils muss immer der Grundsatz gelten „Mensch, Natur und Klima vor Neubau und Geschwindigkeit“.
- Der **Lärmschutz und Schutzmaßnahmen gegen Körperschallemissionen** dürfen nicht nur durch Berechnungen in der Planung stattfinden, sondern **müssen mittels Simulationen deutlich verbessert werden**. Diese Simulationen der Schallausbreitung ermöglichen unter Vorgabe relevanter Parameter (Temperatur, Wind, Zugart, Geschwindigkeiten) mit Hilfe digitaler Modelle (Topographie, Trassen, Bauwerke, Gebäude) **optimierte und effektive Schallschutzmaßnahmen** zu finden und realisieren zu können! Dies gilt für Bestands- und Neubaumaßnahmen.

Unsere Hauptkritikpunkte am aktuellen Deutschlandtakt – Zielfahrplan

- **Zu viele und zu teure Hochgeschwindigkeits- und Tunnelprojekte für den Fernverkehr.**
- Große Infrastrukturprojekte sind zeitlich, ökonomisch und ökologisch nicht zu beherrschen. **Derartige Projekte** vernichten Unsummen Geld, gehen zu Lasten einer Vielzahl von Planungen für die Region und **gefährden den Erfolg des gesamten Deutschlandtaktes**.
- Der aktuelle Zielfahrplan ist „**auf Kante genäht**“! Zu kurze Umsteigezeiten. Zu wenig Puffer auf den meisten Strecken. Ein so geplanter Deutschlandtakt kommt **bei kleinsten Verspätungen schnell aus dem Takt. So etwas verbessert nicht die Attraktivität des Bahnverkehrs**.
- **Separate Trassen kosten** im Unterhalt mehr als gebündelte Trassen. Zudem verbrauchen getrennte Trassen **mehr unversiegelte Fläche, mehr Umwelt, mehr Lebensqualität**. Sie erfordern mehr Neubau, dadurch emittieren sie **mehr CO₂** als sie durch den Betrieb amortisieren werden. Separate Trassen verhindern für einen klimatauglichen Deutschlandtakt eine erforderliche Geschwindigkeitsharmonisierung, die Möglichkeit von Mischverkehren, den Einbau von Weichen und Überholgleisen.

Fazit und Appell

Wenn wir unseren **Planeten für die Menschheit retten** wollen, dürfen wir nicht Wasser predigen und Wein trinken. **CO₂-Einsparung** ist für uns alle ein unbequemer Weg, er bedeutet einen „Mangel an Luxus“ für die reichen Industrienationen. Für das Bestehen und die Entwicklung von Schwellen- und Entwicklungsländern ist das essentiell. **Hier ist unsere Aktivität in eigener Verantwortung bei uns zu Hause zwingend.**

Autoren / V.i.S.d.P

Walter Reich, Stefanie Rothensten, Jens Köster – BI WiduLand e.V.
Michael Seils – BIGTAB e.V.
Claudia Grimm – Pro-Ausbau
Jürgen Zimmermann – Bürgerinitiative Schwabentrasse e.V.
Isabel Arent – Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung e.V.
Christoph Ohliger – BI Brennerdialog

Bürgerinitiativen im ABBD

	Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung e.V.	www.beltquerung.info	kontakt@beltquerung.info
	Widuland e.V.	www.widuland.de	kontakt@widuland.de
	Bigtab e.V.	www.bigtab.info	info@bigtab.info
	Pro-Ausbau	www.pro-ausbau.de	info@pro-ausbau.de
	BI Schwabentrasse e.V. (Bischt)	www.bisacht.de	info@bischt.de
	Brennerdialog	www.brennerdialog.de	vorstand@brennerdialog.de
	BI Brennernordzulauf Rosenheim Nord	www.nordzulauf-rosenheim-nord.de	tuntenhausen@nordzulauf-rosenheim-nord.de
	BI Nordzulauf	www.bi-nordzulauf-ko.de	mkr@bi-nordzulauf-ko.de
	Bürgerforum Inntal	www.buergerforum-inntal.de	info@buergerforum-inntal.de
	Prellbock-Altona e.V.	www.prellbock-altona.de	info@prellbock-altona.de
	Allianz gegen die Feste Fehmarnbeltquerung	Susanne Breowski	info@ferienhof-altona.de
	Stuttgart 21	www.kopfbahnhof-21.de	theologinnen-gegen-s21@online.de
	Mut e.V.	www.mut-im-netz.de	info@mut-im-netz.de

	BI Igel e.V.	www.igel-breisgau.de	info@igel-breisgau.de
	Bürgerprotest Bahn e.V. Herbolzheim-Kenzingen	www.bi-bahn.de	bey.kenzingen.@t-onlien.de
	Interessengemeinschaft Bahnprotest an Ober- und Hoch-Rhein	www.ig-bohr.de	info@mut-im-netz.de
	BI im Mittelrheintal gg Umweltschäden durch die Bahn e.V.	www.bahnlaerm-mittelrhein.de	wpup5254@t-online.de
	BI Bahntrasse e.V.	www.bi-bahntrasse.de/	info@bi-bahntrasse.de
	BI Wiesengrundfreunde	www.wiesengrundfreunde.net	wiesengrundfreunde@web.de
	Frankenbahn für alle	www.frankenbahn-fuer-alle.de	info@frankenbahn-fuer-alle.de
	BI Bahnstrecke HH Lübeck e.V.	www.buergerinitiative-bahnstrecke-hh-hl.de	buergerini-bahn-hh-hl@t-onlien.de
	Bürgerinitiative MegaLeise e.V.	www.megaleise.wordpress.com	info@megaleise.de
	BI Transit e.V.	www.bi-transit.de	vorstand@bi-transit.de
Spezialist Deutschlandtakt	Prof. Dr. Wolfgang Hesse		
Verkehrsexperte	Dr. Winfried Wolf		