

Aktionsbündnis Bahn Bürgerinitiativen Deutschland [ABBD]

Antrag zum Thema Zielfahrplan + Zielnetz des Deutschlandtakts im Fokus der Klimaschutzziele

Das Aktionsbündnis Bahn Bürgerinitiativen Deutschland [ABBD] mit Unterstützung von **70 Bürgerinitiativen und Bahn-/Verkehrsexperten** fordert die konsequente Ausrichtung des Deutschlandtakts und damit des Zielnetzes auf die Klimaschutzziele des Bundes. Bislang fehlen klare Vorgaben zur Treibhausgas (THG)-Bilanzierung der Entwicklung des Zielfahrplans und beim Infrastrukturmanagement¹ – insbesondere bei Aus- und Neubauprojekten. Die wiederholte Zielverfehlung des Sektors Verkehr hat dramatische gesamtgesellschaftliche Folgen². Es besteht dringender Klimaschutzpolitischer Handlungsbedarf seitens der Bundesregierung.

Pro-Ausbau – Bahnfreunde aus dem Landkreis Schaumburg # BI Schwabentrasse e.V. (Bischt)
Interkommunale BI Adelsried # Interkommunale BI Horgau # Interkommunale BI Streitheim
Interkommunale BI Wollbach # BI Bischt Bibertal # Siedlergemeinschaft Bärenkeller-Nord e.V.
BI Wir für Kolenfeld e.V. # BI WiduLand e.V. # BI David, Vorderpfalz # Takt vor Tempo Rhein-Main - Initiative für ein gemeinwohlorientiertes und umweltverträgliches Schienennetz
Die Bürgerinitiativen der IG BOHR # MUT - Mensch und Umwelt schonende DB-Trasse Nördliches Markgräflerland e.V. # IGEL - Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastung e.V. # BPB - Bürgerprotest Bahn Herbolzheim-Kenzingen e.V.
BIBO – Bürgerinitiative Bahntrasse Offenburg e.V. # BI Bahnlärm Mahlberg-Orschweier
BI Autobahntrasse Lahr # BI Bahn Ringsheim # BI Gute Gleise e.V., Freiburg
Bürgerinitiative gegen den trassenfernen Ausbau der Bahn in Schaumburg - Minden - Porta Westfalica e.V. (BIGTAB) # BI Prellbock e.V. # Windschiffe, Hamburg # BI „X-durch-Y“ Brackel
BI Y-Monster # BI AfdO Aktionsbündnis für die Ostheide # BI Trassenalarm e.V.
Bürgerbündnis Nordheide gegen Eisenbahnneubautrassen e.V. # BI UnsYnn # BI Egestorf
BI WahnsYnn, Marxen # Aktionsbündnis gegen Trassenneubau
BI Pro-Dialogforum, Bienenbüttel # Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 # Allianz gegen die feste Fehmarnbeltquerung # Bürgerinitiative Pro Lensahn # AG Belt-Hamburg # HOB BI Holstein ohne Beltquerung # BIPS – Bürgerinitiative Pönitzer Seenplatte # VeSUW – Verein zum Schutz von Umwelt und Wohnqualität e.V. # Umweltbeirat Bad Schwartau # Offener Bürgerrat Roge # BI „Schwartauer Kreuzritter“ # Bürgerforum Inntal e.V. – Ortgruppe Neubeuern
Bürgerforum Inntal e.V. – Ortgruppe Raubling # Bürgerforum Inntal e.V. – Ortgruppe Brannenburg # Bürgerforum Inntal e.V. – Ortgruppe Flintsbach/Inn # Brennerdialog Rosenheimer Land e.V. # BI Bad Feilnbach # BI-Nordzulauf-Kolbermoor # BI Pang
BI Rosenheim-Nord # BI Tuntenhausen Ostermünchen # BI Brannenburg Flintsbach
BI Langkampfen (Tirol) # BI Prutting # BI Rosenheim Süd # BI Vogtareuth
BI Großkarolinenfeld # BI Neubeuern # BI Bürgerinteressen Rohrdorf BIB # BI Schechen
BI Kirchseeon # BI Nußdorf # BI Stephanskirchen # BI Frankfurt22 - Initiative für oberirdischen Schienenverkehr # Prof. Dr. Heiner Monheim, Bürgerbahn Denkfabrik für eine starke Schiene, Bahn- und Verkehrsexperte, Verkehrsberater # Dr. Detlev Sträter, Mitglied Münchner Forum e.V. # Prof. Dr. Wolfgang Hesse, Leitung Arbeitskreis Schienenverkehr Münchner Forum e.V., Experte für Integrale Taktfahrpläne

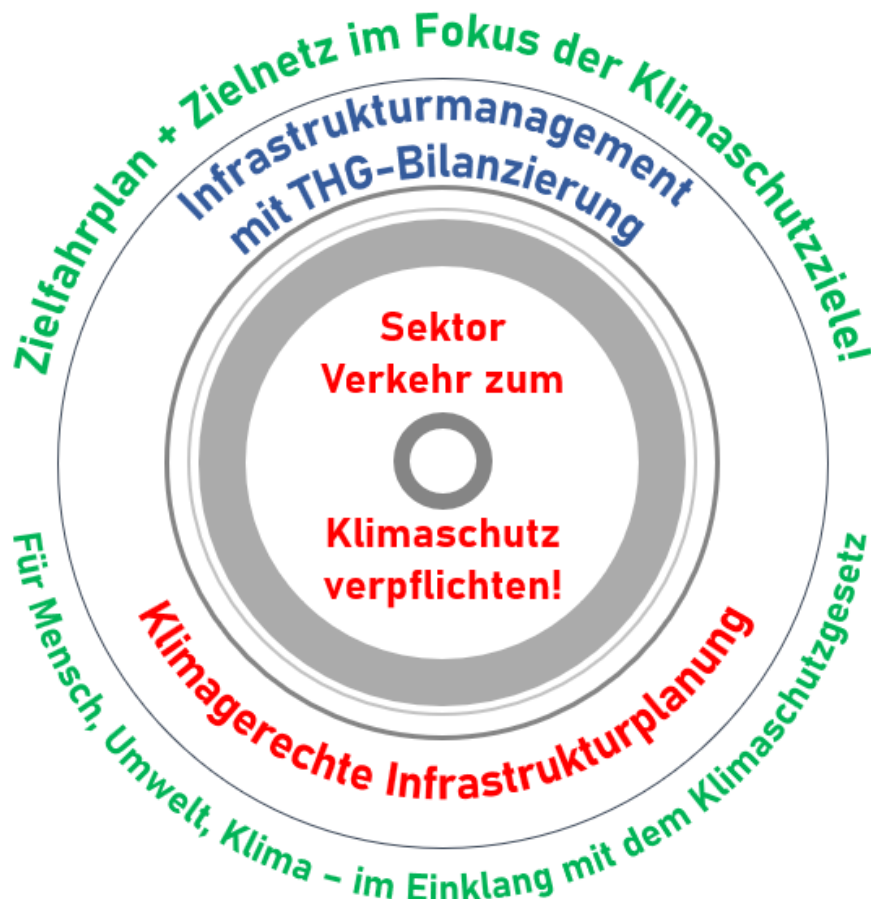
A) Präambel:

Das [ABBD] unterstützt den gesetzlich definierten Grundgedanken eines integralen Taktfahrplans (ITF; Deutschlandtakt) ³; wir betonen jedoch die Notwendigkeit des Ausbaus einer mit den THG-Zielen nach § 13 Klimaschutzgesetz (KSG) ⁴ kompatiblen öffentlichen Infrastruktur und Daseinsvorsorge.

Wir kritisieren die aktuelle politische Praxis, an emissions-, ressourcen- und kostenintensiven Hochgeschwindigkeitsprojekten festzuhalten. Die Abschwächung des KSG durch Wegfall der Sektorenverantwortung bewerten wir als Rückschritt.

Kernforderung: Der Sektor Verkehr muss gemäß Klimaschutzgesetz Anlage 2a ⁵ verpflichtet werden, die THG-Bilanz aller Varianten von Infrastrukturprojekt klar und nachvollziehbar zu ermitteln, offenzulegen, und als Entscheidungskriterium einzubeziehen.

Forderungsrad THG-Bilanzierung



© Claudia Grimm & Jürgen Zimmermann

B) Ziele

Der Zielfahrplan im Fokus der Klimaschutzziele

1. Klimaschutz vor Hochgeschwindigkeit ⁶

Begründung:

- Der Energieverbrauch steigt exponentiell mit der Geschwindigkeit.
- Der Bau, der Betrieb und die Instandsetzung über den gesamten Lebenszyklus von Strecken für mehr als 250 km/h verursachen wesentlich mehr THG-Emissionen.
- Die Amortisation des CO₂-Invests wird um Jahrzehnte verlängert oder kann nicht mehr ausgeglichen werden, weil immer mehr Fahrzeuge mit regenerativen Antrieben unterwegs sind. Dadurch trägt der Deutschlandtakt zum Nichterreichen der Klimaziele bei.
- Eine konsequente Geschwindigkeitsbegrenzung als Prämisse bei der Entwicklung des Zielfahrplans ist Voraussetzung zur Erreichung der Klimaschutzziele.
- Pünktlichkeit und die Erreichbarkeit der Anschlüsse ist die Voraussetzung für den Umstieg vom Individualverkehr auf den Nah- und Fernverkehr und damit wirksamer für den Klimaschutz!

2. Mobilitätswende durch Betriebsoptimierung

Begründung:

- Kapazitätserhöhungen durch Doppelstockzüge, Blockverdichtung, effiziente Betriebssteuerung mittels Digitalisierung (Strecke und Stellwerke) oder Reaktivierungen sind nachhaltiger und kostengünstiger als großflächige Neubauten.

3. Wirtschaftlichkeit

Begründung:

- Instandhaltung und Ausbau bestehender Infrastruktur ermöglichen schnellere, kostengünstigere und klimafreundlichere Realisierungen als zusätzliche Hochgeschwindigkeitsneubauten.

4. Verpflichtung zu Alternativenprüfung

Begründung:

- Zielfahrplanvarianten müssen nach der Klimawirksamkeit geprüft werden, um einen robusten und THG-sparsamen Taktfahrplan zu erhalten.
- Die CO₂-Prüfung für den Aus- und Neubau gehört zwingend in die Projektvorgaben und in das Trassenauswahlverfahren. Es muss die Fahrzeitverkürzung den CO₂-Emissionen für den Aus- bzw. Neubau gegenübergestellt werden.

5. Finanzielle Resilienz ⁷

Begründung:

- Eine Priorisierung von Instandhaltung und Engpassbeseitigungen sowie Ausbau vor Neubau schaffen monetäre Spielräume für z.B. Strecken-, Brückensanierungen und Bahnhofserweiterungen.

6. Strategische Umweltprüfung (SUP) ⁸

Begründung:

- Die noch ausstehende SUP für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) und das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) muss umgehend nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) erfolgen. Die Ergebnisse müssen verbindlich in den Zielfahrplan einfließen.
- Die breite Teilhabe und Mitentscheidung durch Bürger, wie Umweltverbände und Initiativen erhöht die Akzeptanz und es steigt die Motivation zum Erreichen der Klimaschutzziele beizutragen!

Das Zielnetz (Infrastruktur) im Fokus der Klimaschutzziele

1. Lebenszyklusbasierte THG-Bilanzierung

Begründung:

- Alle Projektphasen – Planung, Bau, Betrieb, Instandhaltung und Rückbau – müssen erfasst werden. Nur die Gesamtsicht entspricht dem Prüfungsgebot des § 13 KSG.

2. Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft

Begründung:

- Das Zielnetz darf die CO₂-Senkenwirkung von Böden und Wäldern nicht beeinträchtigen (§ 3a KSG, § 1 BNatSchG⁹). Vorrang haben Sanierung und Ausbau vor Neubau. Länderregelungen zur Flächenversiegelung (z. B. NNatSchG § 1a¹⁰) sind zu beachten.

3. Klimawirkungsanalyse

Begründung:

- Eine verpflichtende Grobanalyse der Auswirkungen auf nationale Klimaziele (§§ 1 und 3 KSG) soll durchgeführt werden und verpflichtend sein.

Juristische Anforderungen im Fokus der Klimaschutzziele

1. Verfassungsrechtliche Verpflichtungen

Begründung:

- Das Bundesverfassungsgericht fordert den Schutz künftiger Generationen vor unzureichendem Klimaschutz. Eine fehlende Abwägung kann Grundlage für Verfassungsbeschwerden sein.¹¹

2. Verwaltungsrechtliche Vorgaben

Begründung:

- Nach § 18 Abs. 1 AEG¹² ist eine Alternativenprüfung Pflicht. Dabei müssen auch gemeinwohlorientierte, nicht allein betriebswirtschaftliche Varianten berücksichtigt werden. Öffnungsklausel: Maßnahmen zum hochwertigen Lärm- oder Gesundheitsschutz sind einzubeziehen, obwohl sie oft erhöhte THG-Emissionen verursachen.

C) Zusammenfassung

Die bisherige Praxis im Infrastrukturmanagement verfehlt die sektorübergreifenden Klimaziele des Klimaschutzgesetzes (KSG). Um die Klimaziele zu erreichen und um die Verkehrswende wirksam zu gestalten, ist eine verpflichtende, lebenszyklusbezogene Treibhausgas-(THG)-Bilanzierung

- bei der Entwicklung des Zielfahrplans sowie
- bei der Umsetzung des Zielnetzes (Infrastruktur) notwendig.

Diese Werte müssen transparent offengelegt und als zentrales Entscheidungskriterium in die Fahrplanentwicklung sowie in das Infrastrukturmanagement einfließen. **Der Bundestag wird aufgefordert, die gesetzlichen Vorgaben des KSG zu schärfen und die THG-Bilanzierung verbindlich zu machen.** Der Deutschlandtakt und sein Zielnetz sind künftig Grundlage der Infrastrukturpolitik und damit auch Grundlage der Klimapolitik. Der Sektor Verkehr wird gemäß der überarbeiteten Anlage 2a KSG verpflichtet, die THG-Bilanz klar und nachvollziehbar zu ermitteln, offenzulegen und als Auswahlkriterium einzubeziehen. Nur durch diese Verbindlichkeit kann der Deutschlandtakt zu einem wirksamen Instrument für den Klimaschutz und die Mobilitätswende werden.

Für wirksamen Klimaschutz im Verkehr ist ein deutlicher Ausbau der Schiene unverzichtbar. Der Deutschlandtakt bildet dabei das zentrale Strukturprojekt, um mehr Menschen und Güter klimafreundlich zu bewegen. Die relativ gute Klimabilanz der Bahn darf jedoch nicht dazu führen, dass beim dafür notwendigen Aus- und Neubau die Klimaschutzziele unberücksichtigt bleiben. Deshalb fordern wir eine verpflichtende, transparente und lebenszyklusbezogene THG-Bilanzierung aller Varianten – damit der Ausbau der Bahn selbst klimaverträglich erfolgt und seine Rolle als Rückgrat der Verkehrswende stärken kann.

Mit freundlichen Grüßen

Claudia Grimm

Pro-Ausbau – Bahnfreunde aus dem Landkreis Schaumburg

Jörg Nohl

BI Wir für Kolenfeld e.V.

Walter Reich

BI WiduLand e.V.

Jürgen Zimmermann

BI Schwabentrasse e.V. (Bischt)

Fußnoten und Links:

- 1 Infrastrukturmanagement <https://de.wikipedia.org/wiki/Infrastrukturmanagement>
Infrastrukturplanung ist TEIL des Infrastrukturmanagements
- 2 Expertenrat für Klimafragen Prüfbericht 2024/2025
[ERK2025_Pruefbericht-Emissionsdaten-2024-Projektionsdaten-2025.pdf](https://www.erk2025.de/Pruefbericht-Emissionsdaten-2024-Projektionsdaten-2025.pdf)
- 3 Eisenbahnregulierungsgesetz ERegG § 1 Absatz (28) und (29)
<https://www.gesetze-im-internet.de/eregg/BJNR208210016.html>
- 4 Klimaschutzgesetz KSG § 13 <https://www.gesetze-im-internet.de/ksg/KSG.pdf>
- 5 Klimaschutzgesetz KSG Anlage 2a <https://www.gesetze-im-internet.de/ksg/KSG.pdf>
- 6 **ABBD-Antrag zum Thema**
„Deutschlandtakt und der Weiterentwicklung des 3. Zielfahrplans“
<https://abbd.info/wp-content/uploads/2024/09/Antrag-D-Takt-und-Zielfahrplan.pdf>
- 7 **ABBD-Antrag zum Thema**
„Nutzen-Kosten-Analyse und der sich daraus ergebenden Bahn-Projektplanung“
https://abbd.info/wp-content/uploads/2025/03/ABBD-Antrag-N-K-A-final_51BIs.pdf
- 8 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) Anlage 1 Nr. 14. + Anlage 5 Nr. 1.1
<https://www.gesetze-im-internet.de/uvpg/UVPG.pdf>
- 9 Bundesnaturschutzgesetz BNatSchG § 1 Absatz (3)
https://www.gesetze-im-internet.de/bnatschg_2009/BJNR254210009.html
- 10 Niedersächsisches Naturschutzgesetz NNatSchG § 1a
<https://voris.wolterskluwer-online.de/browse/document/f4de4852-0fed-3189-8810-f7f08d19e933>
- 11 Bundesverfassungsgericht Urteil 1 BvR 2656/18 + 78/20 + 96/20 + 288/20 RN 198
https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Entscheidungen/DE/2021/03/rs20210324_1bvr265618.html
- 12 Allgemeines Eisenbahngesetz AEG § 18 Absatz (1)
https://www.gesetze-im-internet.de/aeg_1994/AEG.pdf