

Aktionsbündnis Bahn Bürgerinitiativen Deutschland [ABBD]

Wir setzen uns für die Erreichung der strategischen Zielgrößen ein

- vernünftige Verkehrspolitik
- sinnvolle Bahnentwicklung
- echte Bürgerbeteiligung auf Augenhöhe
- nachhaltigen Schutz von Mensch, Natur und Klima

Das Aktionsbündnis Bahn Bürgerinitiativen Deutschland [ABBD] ist ein Netzwerk mit Unterstützung von 70 Bürgerinitiativen und Umweltverbänden. [ABBD] bildet eine repräsentative Meinung ab, von mündigen, kritischen, konstruktiven, verantwortungsbewussten, zukunftsblickenden Bürgerinnen und Bürgern.

Wir verweisen auf unsere bislang herausgegebenen Anträge zu den Themen

- Deutschlandtakt und sein Zielfahrplan ¹
- Nutzen-Kosten-Analyse und der sich daraus ergebenden Bahn-Projektplanung ²
- Zielfahrplan + Zielnetz des Deutschlandtakts im Fokus der Klimaschutzziele ³

Sie dienen als fundierte Grundlage und Erweiterung des notwendigen Basiswissens.

Das Strategiepapier baut darauf auf und setzt in Form eines Gesamtkonzepts die Reihe der konstruktiven Lösungsansätze fort.

Dieses Strategiepapier wurde verfasst von

BI Schwabentrasse e.V. und

Pro-Ausbau – Bahnfreunde aus dem Landkreis Schaumburg

und wird unterstützt von

IG BOHR – Interessen-Gemeinschaft Bahnprotest an Ober- und Hoch-Rhein:

BI MUT e.V. – Mensch und Umweltschonende DB-Trasse Nördliches Markgräflerland +

BI Bürgerprotest Bahn e.V. Herbolzheim-Kenzingen +

IGEL e.V. Interessengemeinschaft gegen Lärm und Umweltbelastungen +

BI Bahntrasse e.V. + BI Bahnlärm Mahlberg Orschweier + BI Auto-Bahn-Trasse +

BI Bahn Ringsheim + BI Gute Gleise e.V.

BI WiduLand e.V.

BI Prellbock Altona e.V.

BI Nordzulauf-Kolbermoor

BI Bürgerbündnis Nordheide gegen Eisenbahnneubautrassen e.V.

BI David

BI Y-Monster

BI Bürgerforum Inntal e.V.

BI Brennerdialog Rosenheimer Land e.V.

Aktionsbündnis gegen S21

BI Initiative Takt vor Tempo Rhein-Main

Allianz gegen die feste Fehmarnbeltquerung

BI Bigtab e.V.

Interkommunale BI Zusmarshausen

Interkommunale BI Horgau

BI Bibertal

BI Steinheim & Straß

vernetzt im [ABBD]

Im Mittelpunkt dieses Strategiepapiers stehen dabei folgende Prioritäten

- Vernunft und Sachorientierung
- Sinnhaftigkeit und langfristige Perspektiven
- Teilhabe und transparente Entscheidungsprozesse
- Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz

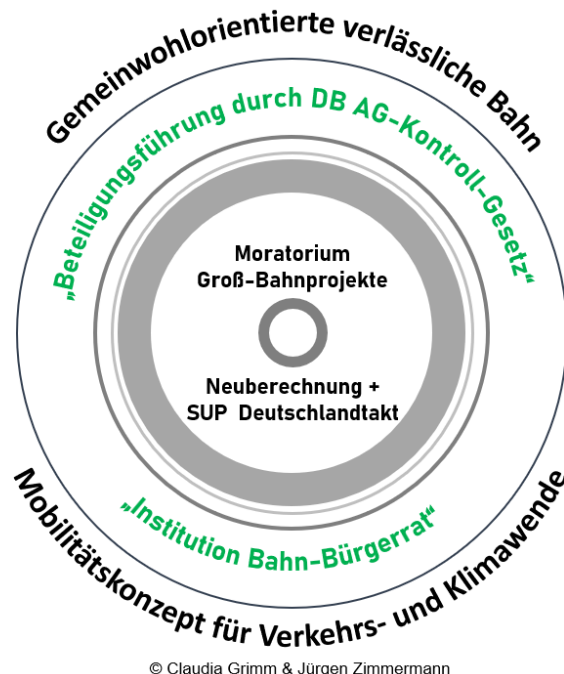
Die genannten Punkte gehören in einer Demokratie zu den wichtigsten Werten, für die sich viele Akteure engagieren. Die derzeitige politische Praxis lässt diese Standards jedoch teilweise vermissen. Dies führt zu Defiziten in der Verkehrspolitik, Problemen bei der Bahnentwicklung, unzureichender Bürgerbeteiligung und ineffizientem Ressourceneinsatz. Sinnvolle Lösungen erfordern einen offenen Umgang mit Problemen, eine konsequente Mobilitätspolitik, die ernsthafte Berücksichtigung von Bürgeranliegen sowie einen strategischen Kurswechsel.

Eine wesentliche Ursache für die Probleme der Bahn liegt in der Entscheidung der Bundespolitik, die alleinige Verantwortung und Finanzierung nicht mehr voll zu tragen. Stattdessen wurde die Bahn stärker am Markt ausgerichtet, was zu einem langfristigen Verfall der Infrastruktur und unklaren Zuständigkeiten zwischen Bund und Management führte. Das folgende Strategiepapier zeigt Wege auf, um diesen Zustand zu verbessern.

Eine starke, gut ausgebaute und dauerhaft finanzierte Infrastruktur ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass die Bahn ihre wichtige Rolle für die Mobilität der Zukunft, für die Verkehrswende und für den Klimaschutz erfüllen kann.

Kernforderung und Ziel: Eine Bahn, die pünktlich und zuverlässig das Fundament der Verkehrs- und Klimawende und zukünftigen Mobilität darstellt.

Forderungsrad Strategiepapier



1. Der Bund als Eigentümer der DB und dessen Verantwortung

1.1 Die Bundespolitik bestimmt und kontrolliert die Bahnpolitik.

Der Bund ist alleiniger Eigentümer der DB AG. Seine Verantwortung ergibt sich jedoch nicht aus einer direkten Durchgriffsmöglichkeit auf das operative Geschäft, sondern aus der verfassungsrechtlichen Gewährleistungsverantwortung.

„Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit,

- insbesondere den Verkehrsbedürfnissen,
- beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes
- sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz,

soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen,

Rechnung getragen wird.“ ⁴ Grundgesetz

Diese Verantwortung ist rechtlich klar definiert, wird aber seit Jahren politisch und organisatorisch nicht ausreichend wahrgenommen. Eine Zuwiderhandlung ist verfassungswidrig und wird von den Bahnkunden tagtäglich sowie vom Bundesrechnungshof ⁵

„Seit über 30 Jahren keine Eigentümerstrategie“ regelmäßig massiv kritisiert.

1.2 Das Bundesverkehrsministerium (BMV) bestimmt und kontrolliert die Beteiligungsführung. Die Ressortverantwortung obliegt dem BMV als Fachministerium, das die Bahnpolitik gemäß den verfassungsrechtlichen und gesetzlichen Vorgaben umzusetzen hat.

Die mangelhafte Aufgabenwahrnehmung wird seit Jahren von der Bahnbranche, von Bürgerinitiativen und Umweltverbänden sowie vom Bundesrechnungshof ^{6a} „BMV muss

Beteiligungsführung deutlich verbessern“ + ^{6b} „BMV muss Interessenkollisionen bei Aufsichtsratsmitgliedern der Deutschen Bahn AG vermeiden“ massiv kritisiert.

Die Entscheidung, die Bahn in eine Aktiengesellschaft privaten Rechts zu überführen, bedarf einer sofortigen und konsequenten Weiterentwicklung hin zu einer faktisch und realistisch umsetzbaren Beteiligungsführung.

Lösung:

Bund und BMV erarbeiten umgehend ein „DB AG-Kontroll-Gesetz“, das die rechtlichen Bestimmungs- und Kontrollmöglichkeiten maximal und verbindlich und messbar festlegt.

Bund und BMV etablieren umgehend einen institutionalisierten „Bahn-Bürgerrat“, der die Arbeit der Legislative und Exekutive zum Thema „Bahn“ unterstützt.

2. Bundesregierung, Bundestag, Bundesrat als Gesetzgeber

2.1 Die Verantwortung als Gesetzgeber übernehmen.

Der Gesetzgeber hat die Aufgabe, durch Nachbesserungen von Gesetzen erkannte Fehlentwicklungen zu korrigieren und das rechtliche Rahmenwerk entsprechend weiterzuentwickeln.

Es gibt unzählige Gesetze zum Thema Eisenbahn. Regelmäßig werden Gesetze zu den Gesetzen erlassen und schaffen damit rechtlichen Wirrwarr ⁷. Abhilfe schaffen sollen oftmals schnell gestrickte Folgegesetze, die erst nach massivem Einspruch zurückgezogen werden ^{8,9}.

2.2 Bundesverkehrswegeplan (BVWP) / Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG)

Seit Jahrzehnten wird die **lange Schleppe, Projektüberfrachtung und mangelhafte Ausrichtung an einer Mobilitätsstrategie** des BVWP und daraus folgend des BSWAG kritisiert ^{10, 11}.

Der Deutschlandtakt wird als **Integraler Taktfahrplan (ITF)** gesetzlich definiert ¹² . Per 1-Fußnote wird im BSWAG auf den „Deutschlandtakt“, hingewiesen. Der zugrundeliegende Zielfahrplan jedoch – also die konkrete Fahrplangestaltung – wurde ausschließlich mit der Bahnbranche und dem BMV entwickelt. Es fehlt jegliche gesetzliche Regelung dafür, was ein ITF in Deutschland leisten muss, welche Grenzen ihm gesetzt sind, welche messbaren Ziele und Umsetzungszeiten zu erfüllen sind. **Es fehlt ein nachvollziehbares normiertes ITF-Konzept.** Vielmehr verkommt der jetzige 3. Zielfahrplan zu einer theoretischen nebulösen Angebotsversion, gebildet aus der Wunsch-Dir-was-Liste der Bahnbranche ^{1, 2, 3}.

Der Deutschlandtakt-Zielfahrplan hat maßgebliche Auswirkung auf den BVWP / das BSWAG. Dennoch fehlt eine aktuelle **Strategische Umweltprüfung (SUP)** ¹³ , die selbst nach dem Infrastruktur-Zukunftsgesetz ¹⁴ verbindlich vorgesehen ist. Das **Fehlen der SUP ist formell unionrechtswidrig** ¹⁵. Darüber hinaus erfordert die Umsetzung des 3. Deutschlandtakt-Zielfahrplans immense Bauvorhaben. Bei der iterativen Entwicklung des Zielfahrplans bleibt das Klimaschutzgesetz (KSG) in Gänze unberücksichtigt. **Die Missachtung des KSG bei der iterativen Entwicklung des Zielfahrplans ist materiell verfassungswidrig** ¹⁵ .

Lösung:

- Bundesregierung, Bundestag und Bundesrat befürworten ausdrücklich und sofort die Neuberechnung des Zielfahrplans für einen Deutschlandtakt.
- Der Deutschlandtakt in Gestalt des Zielfahrplans erhält eine abgestimmte, kontrollierbare und messbare Norm. Diese Norm wird durch ein kooperatives Bürgerbeteiligungsverfahren begleitet. Diese Norm muss Anforderungen an das Gemeinwohl, die Finanzierbarkeit, den Umwelt-, Natur- und Klimaschutz erfüllen.
- Für den Zielfahrplan ist umgehend eine SUP durchzuführen.
- Alle noch nicht unumkehrbar realisierten Bedarfsplanprojekte sind anhand einheitlicher Kriterien neu zu priorisieren.
- Der BVWP bzw. das BSWAG sind darauf abzustimmen und anzupassen.
- Alle folgend relevanten Eisenbahngesetze sind logisch rechtlich gesichert aufeinander abzustimmen und ggf. zu reformieren.
- Kritische Großprojekte wie z. B. HH-Diebsteich/Altona, Hamburg-Hannover; Hannover-Bielefeld, Fernbahntunnel Frankfurt, Stuttgart21, Ulm-Augsburg, Brennernordzulauf sind mit einem Moratorium zu belegen, um die Neuberechnung des Zielfahrplans und die darauf folgende SUP abzuwarten.

3. Eisenbahn als Mittel zum Umwelt-, Natur- und Klimaschutz

- 3.1 Der bloße Blick auf die Belange des Fachministeriums (Ressort Umwelt. Ressort Haushalt. Ressort Verkehr.) ist im Sinne des Wohls der Allgemeinheit ^{4 Grundgesetz} nicht mehr zeitgemäß, das heißt nicht zielführend und nicht zukunftsweisend.
- 3.2 Das **Umweltministerium** hat sich eigenverantwortlich in die entsprechenden Belange der Bahn einzubringen, Forderungen zu stellen und die Umsetzung zu kontrollieren ¹⁶. Dazu gehört, die gesetzlichen Vorgaben des Klimaschutzgesetzes (KSG) zu schärfen und die Treibhausgas(THG)-Bilanzierung verbindlich zu machen ³ . Der Verkehrssektor verfehlt seine Klimaschutzziele seit Jahren, die Bahn ist das zentrale Instrument zur Zielerreichung. Ohne eine starke Bahn sind die Klimaziele im Verkehrssektor nicht erreichbar.

- 3.3 Das **Finanzministerium** hat sich eigenverantwortlich in die entsprechenden Belange der Bahn einzubringen, Forderungen zu stellen und die Umsetzung zu kontrollieren.
Dazu gehört die gesetzliche Verankerung einer Form der überjährig gesicherten Finanzierung (Stichwort Infrastrukturfonds). Dazu gehört ggf. die Reformierung von Bundeshaushaltsgesetz und -ordnung ².
- 3.4 Das **Verkehrsministerium** hat sich in viel höherem Maße der Verantwortung für die Umsetzung einer dem Gemeinwohl dienenden, finanzierbaren, umwelt-, natur-, klimagerechten, zukunftsweisenden Verkehrspolitik zu stellen! Dazu gehört:
Die im Methodenhandbuch ¹⁷ beschriebene dreistufige Zuordnung der verfügbaren Investitionsmittel muss konsequent für die Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasserstraße) umgesetzt werden; das heißt
- zuerst die Festlegung der notwendigen Finanzmittel für Erhaltung und Ersatz (Erhaltungsbedarfsprognose),
 - danach die Aufteilung der verbleibenden Finanzmittel auf die Verkehrsträger für Aus- und Neubauprojekte,
 - sowie eine Dringlichkeitseinstufung innerhalb der Verkehrsträger ².
- Die Erkenntnisse aus der Weiterentwicklung der BVWP-Methodik ^{2, 18} sind anzuwenden.

Lösung:

Die Bundesregierung hat das Thema „Bahn“ als ressortübergreifende gemeinwohldienende Thematik umgehend erneut aufzugreifen und die zeitnahe Diskussion im Bundestag und Umsetzung von Lösungsvorschlägen aus den Ministerien zu steuern und zu kontrollieren.

4. Eine Mobilität-Konzeptionierung mit allen Stakeholdern

- 4.1 Schiene, Straße, Wasserwege, Luftverkehr im Gesamtzusammenhang betrachten.
Die unterschiedlichen Zuständigkeiten von Bund, Ländern, Kommunen erschweren eine gesamt funktionierende Mobilität. Nur durch eine Betrachtung des Gesamtzusammenhangs gelingt die Mobilitäts- und damit Klimawende.
- 4.2 Schienenfernverkehr, Schienennahverkehr, öffentlicher Nahverkehr, Güterverkehr sowie Pkw, Lkw, Fahrrad, Fußgänger, Schifffahrt und Luftverkehr bilden gemeinsam das Gesamtsystem der Mobilität. Entsprechend muss ein ganzheitliches Mobilitätskonzept erarbeitet werden.
- 4.3 Der Ausschluss von maßgeblichen Teilen der Gesellschaft bei der Konzeptionierung von Mobilität führt zu einseitigen Wunsch-Dir-was-Listen, bei denen relevante Erfordernisse entweder herabgesetzt werden oder beabsichtigt oder unbeabsichtigt „vergessen“ werden. Das führt zu massiver Politikverdrossenheit und schwächt dramatisch unsere Demokratie. Teilhabe aller Stakeholder führt zu breiter Akzeptanz.
- 4.4 Relevanz der Forderungen gleichermaßen erörtern und umsetzen.
Ob Hochgeschwindigkeitsverkehr, massive Reisezeitverkürzung, Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Wirtschaftlichkeit, Trassengebühren, Ticketpreise, Sauberkeit, Sicherheit, Service, Inklusion bzw. Barrierefreiheit, Straßen, Radwege, Fußwege, Straßenbeleuchtung, Digitalisierung, Modernisierung, Reaktivierung, Lärmschutz
Alle Aspekte gehören gleichermaßen abgewogen und auf ihre Sinnhaftigkeit, Gemeinwohlorientierung, Realisierung, Finanzierung, Zukunftswertigkeit geprüft.

Lösung:

**Die von der Bundesregierung umgehend aufzugreifende Thematik „Mobilität“ ist als interdisziplinäres offenes Verfahren zu führen.
Ziel ist ein gesamtgesellschaftliches Mobilitätskonzept.**

Das ist im ersten Anschein aufwendig und mühsam, schafft aber den größtmöglichen Kompromiss und dadurch Akzeptanz.

5. Management und Mitarbeiter der Deutschen Bahn AG

- 5.1 Im Management der Deutschen Bahn muss eine intakte vertrauensvolle Führungskultur Einzug halten.
Es muss ein Selbstverständnis sein Mängel anzusprechen, Verbesserungsvorschläge zu diskutieren, Fehler eingestehen zu können, Verantwortung abzugeben. Das sind Voraussetzungen für Betriebsicherheit und Betriebsstabilität.
- 5.2 Den Mitarbeitenden, die den Alltag der Bahn bestreiten, gebührt größter Respekt. Fahrdienstleiter, Lokführer, Zugbegleiter, Servicepersonal, Planer, Ingenieure, Gleisarbeiter, ... müssen qualifiziert und gefördert werden und in einem sicheren, einwandfreien, vertrauensvollen Arbeitsumfeld tätig sein können.
- 5.3 Die Aktiengesellschaft Deutsche Bahn unterliegt zwar den entsprechenden rechtlichen Freiheiten. Aber das darf nicht dazu führen, dass die Bahn ihrer Gemeinwohlverpflichtung nicht mehr nachkommt. Die Aufgabenstellung und Zielsetzung eines Bahnmanagers gehen über das betriebliche Interesse hinaus. Sie erfordern neben einer unternehmerischen insbesondere eine gesellschaftliche Gesamtverantwortung. Das Personal muss entsprechend ausgewählt werden.

Lösung:

Das BMV nimmt sofort seine Beteiligungsführung wahr und arbeitet mit einem im höchsten Maße verantwortungsbewusst agierenden Bahnmanagement zusammen. Entsprechend hat die Auswahl und Zusammenarbeit mit dem DB-Aufsichtsrat zu erfolgen.

Um der Realität Rechnung zu tragen, wird das „DB AG-Kontroll-Gesetz“ (siehe Punkt 1.) ohne Beeinflussung durch das DB-Management erarbeitet.

Dieses Strategiepapier zeigt, wie eine gemeinwohlorientierte und zukunftsweisende Mobilität in Deutschland erreicht werden kann. **Die strategische Ausrichtung muss lauten, die beschriebenen Sofortmaßnahmen innerhalb dieser Legislaturperiode umzusetzen.**

Mit einem ganzheitlichen Mobilitätskonzept können anschließend die verbliebenen oder neu ausgerichteten Infrastrukturprojekte zielgerichtet fortgesetzt werden, um das Ziel zu erreichen: **Eine Bahn, die pünktlich und zuverlässig das Fundament der Verkehrs- und Klimawende und zukünftigen Mobilität darstellt.**

Die laufenden Instandhaltungsmaßnahmen bilden die Grundlage einer funktionierenden Infrastruktur. Elektrifizierung und Digitalisierung müssen mit den verfügbaren Finanzmitteln weiter vorangetrieben werden, um die Leistungsfähigkeit des Systems Schiene nachhaltig zu stärken.

So erhalten wir wieder eine Bahn, auf die wir stolz sein können – und nach der wir wieder die Uhr stellen können.

Mit freundlichen Grüßen

Claudia Grimm

Pro-Ausbau -

Bahnfreunde aus dem Landkreis Schaumburg

www.pro-ausbau.de

Jürgen Zimmermann

BI Schwabentrasse e.V. *

www.bischt.de [* bundesweit anerkannter Umweltverband]

Fußnoten, Quellen, Links

1	ABBD-Antrag zum Thema „Deutschlandtakt und der Weiterentwicklung des 3. Zielfahrplans“ https://abbd.info/abbd-positionen/#Antrag_zum_Thema_Deutschlandtakt_und_sein_Zielfahrplan
2	ABBD-Antrag zum Thema „Nutzen-Kosten-Analyse und der sich daraus ergebenden Bahn-Projektplanung“ https://abbd.info/abbd-positionen/#Antrag_zum_Thema_Nutzen-Kosten-Analyse
3	ABBD-Antrag zum Thema „Zielfahrplan + Zielnetz des Deutschlandtakts im Fokus der Klimaschutzziele“ https://abbd.info/abbd-positionen/ #Antrag_zum_Thema_Zielfahrplan_Zielnetz_im_Fokus_der_Klimaschutzziele
4	Grundgesetz Artikel 87e https://www.gesetze-im-internet.de/gg/art_87e.html
5	https://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/2024/hauptband-2024/10-volltext.pdf?__blob=publicationFile&v=3
6a	https://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/2021/beteiligungsuehrung-an-db-ag-verbessern-volltext.pdf?__blob=publicationFile&v=1
6b	https://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/2021/interessenkollision-bei-bahn-ag-volltext.pdf?__blob=publicationFile&v=1
7	https://www.eba.bund.de/DE/RechtRegelwerk/GesetzeVerordnungen/Eisenbahnrecht/eisenbahnrecht_node.html
8	https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/inf_21_2743 „Umweltverträglichkeitsprüfung: Kommission fordert DEUTSCHLAND auf, bei der Genehmigung von Verkehrsinfrastrukturprojekten den Zugang zu Gerichten sicherzustellen“
9	https://www.recht.bund.de/bgbl/1/2023/409/VO.html Artikel 13 MgvG
10	https://www.vcd.org/artikel/der-bundesverkehrswegeplan
11	https://www.bundestag.de/webarchiv/textarchiv/2016/kw45-pa-verkehr-wegeplan2030-478676
12	ERegG Eisenbahnregulierungsgesetz § 1 (28,29) https://www.gesetze-im-internet.de/eregg/BJNR208210016.html
13	https://www.bundesumweltministerium.de/buergerservice/beteiligung/umweltpruefungen-uvp-und-sup „Eine SUP ist bei wichtigen umweltbedeutsamen Planungsverfahren durchzuführen, wie etwa der Bundesverkehrswegeplanung , der Raumordnungs- und Bauleitplanung [...]. Zentrales Element der SUP ist der Umweltbericht. In ihm werden die zu erwartenden Umweltauswirkungen des Plans oder Programms sowie vernünftige Planungsalternativen beschrieben und bewertet.“
14	Infrastruktur-Zukunftsgesetz https://www.recht.bund.de/bgbl/1/2026/224/VO.html
15	Schiene analog zu Straße https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet_bvwp_2030_rechtsgutachten_zusammenfassung.pdf
16	https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/366/dokumente/uba_kurzpapier_bvwp_kliv.pdf
17	Methodenhandbuch zum BVWP 2030 https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodenhandbuch.pdf?__blob=publicationFile Hinweis: Das Methodenhandbuch thematisiert Maßnahmen des BVWP, mithin den SPfV. Zur dezidierten Betrachtung des SPNV wird die „Standardisierte Bewertung“ herangezogen! https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/standardisierte-bewertung-2016plus-verfahrensanleitung.pdf?__blob=publicationFile
18	Weiterentwicklung BVWP-Methodik https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-2030-weiterentwicklung-und-aktualisierung-aspekte-methodik.pdf?__blob=publicationFile