

Die Bahn fit machen für die Mobilitätswende: BUND Bahnstrategie 2030

Die Mobilitätswende braucht die Bahn

Ohne eine Mobilitätswende wird Deutschland seine Klimaziele verfehlen. Das belegt die Eröffnungsbilanz Klimaschutz des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) vom Januar 2022. Selbst mit einer „Antriebswende“, die bis 2030 15 Millionen vollelektrischen Autos auf die Straßen bringt, würde das verbindliche Reduktionsziel des Klimaschutzgesetzes im Verkehrssektor um 20 Millionen Tonnen CO₂ verfehlt. Hinzu kommt: Die Städte wären weiter verstopft, Mobilität bliebe weiter zu sehr auf das Auto fixiert, nachhaltige Mobilitätsalternativen wären nicht für alle Bürger*innen verfügbar.

Die Bahn - das heißt im Fernverkehr in erster Linie die Deutsche Bahn AG - und der schienengebundene Nahverkehr müssen zum wichtigsten Akteur der Mobilitätswende werden. Sie sind das Rückgrat nachhaltiger Mobilität in den Städten und auf dem Land - zu 100 Prozent mit erneuerbarem Strom gespeist. Straßen- und Stadtbahnen, Busse, Taxen, Sharing- und Mitnahmesysteme sowie attraktive Rad- und Fußverkehrsinfrastrukturen müssen die Bahnen ergänzen. Nur so gelingt es, Klima und Natur zu schützen und die Lebensqualität in Städten und Gemeinden zu erhöhen.

Der Erfolg des im Sommer 2022 über 60 Millionen mal erworbenen 9-Euro-Tickets für den ÖPNV in ganz Deutschland zeigt, dass die Bürger*innen nahverkehrsaffin sind und günstige Tarife ein unverzichtbarer Baustein für eine Bahnoffensive, aber auch für eine Mobilitätswende an sich sind.

Ernüchternde Bahn-Bilanz

Die bahnpolitische Realität ist ernüchternd. Der Personenverkehrsanteil der Bahn im Modal Split stagniert bei knapp neun Prozent, der Güterverkehrsanteil bei etwas über 18 Prozent. Im Güterverkehr leisten mittlerweile nicht-bundeseigene Bahnen den größten Anteil. Andere Länder zeigen, was geht: In der Schweiz liegt der Bahnanteil im Personenverkehr bei 20, im Güterverkehr bei 37 Prozent. Laut Masterplan Schienengüterverkehr (2020) will die Bundesregierung „den Schienengüterverkehr bis

2030 auf 25 Prozent steigern und die Verkehrsleistung im Personenverkehr verdoppeln.“ Im Bundesverkehrswegeplan 2030 und den Investitionsprogrammen fehlen diese Ziele und Pläne zu deren Ausgestaltung.

Im Zuge der Überprüfung des Schienenwege-Bedarfsplans 2022/2023 muss eine Fokussierung auf eine zielorientierte, klimawirksame und nachhaltige Mobilität für alle bereitstellende Bahnstrategie erfolgen, die für die nächsten zehn Jahren ausfinanziert ist. Dazu sind die bisherigen Investitionsmittel für den Neubau von Fernstraßenprojekten auf kurzfristig umzusetzende und kapazitätserweiternde Projekte der Schiene umzuschichten.

Defizite der bisherigen Verkehrs- und Bahnpolitik

1. Vorrang der Straße vor der Schiene: Seit den 1970er Jahren wurde das Autobahnnetz massiv aus-, das Schienennetz und Gleisanschlüsse jedoch massiv abgebaut. Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan (BVWP) will bis 2030 850 km Autobahnen neu und über 2.000 km ausbauen. Seit Jahrzehnten rangiert Deutschland bei den Pro Kopf-Investitionen in die Schiene auf den hinteren Plätzen in der Europäischen „Rangliste“. Im Jahre 2020 wurden in Deutschland 126 Euro in die Schieneninfrastruktur investiert, in Schweden und Österreich dagegen doppelt so viel (253 bzw. 271 Euro), in der Schweiz 413, in Luxemburg 607 Euro pro Kopf. Im Jahr 2019 wurden in Deutschland 61 Kilometer Autobahn neu und 38 Kilometer ausgebaut, 122 Kilometer Bundesstraßen neu und zwölf Kilometer ausgebaut. Bei der Schiene waren es im selben Jahr null Kilometer Neubau und sechs Kilometer Ausbau. Neue Straßen lösen Neuverkehre und ein Wachstum des Straßenverkehrs aus, gleichzeitig gibt es keine leistungsabhängige Pkw-Maut. Das Trassenpreissystem der Bahn hingegen lastet jedem Zug Fixkosten für die Errichtung sowie Verschleißkosten für die Nutzung der Schieneninfrastruktur an. Anders als die Bahn zahlen weder Lkw noch Pkw für ihre Klimakosten. Mit umweltschädlichen Subventionen von 31 Milliarden Euro pro Jahr werden Straßen- und Luftverkehr gefördert (Umweltbundesamt 2021).

2. Gewinnfokus statt gesellschaftlicher Ziele: Die DB AG wurde in den letzten 15 Jahren nicht nach strategischen Zielen gesteuert. Bis 2008 wollten die Bundesregierungen nach der Umwandlung der DB in eine Aktiengesellschaft (1993/94) auch die Kapitalprivatisierung durchsetzen, scheiterten aber am Widerstand weiter Teile der Gesellschaft. Bis heute hat diese Privatisierungspolitik negative Auswirkungen: Zersplitterung der Deutsche Bahn-Holding in fünf Aktiengesellschaften, Abbau der Infrastruktur wie Weichen und Überholgleise, hohe Neuverschuldung nach Entschuldung durch den Bund durch Unternehmensaufkäufe in aller Welt sowie Vorgabe der Gewinnerwirtschaftung statt des Ziels der Verlagerung von Verkehr auf die Schiene und nachhaltiger Mobilität für alle.

3. Überteuerte und langwierige Prestigeprojekte statt effizientem, flächendeckendem Netzausbau: Seit den 1990er Jahren wurde vor allem in Hochgeschwindigkeitsprojekte des Personenverkehrs (Neubaustrecke Erfurt – Nürnberg oder Stuttgart²¹) investiert, die um ein Vielfaches teurer und später realisiert wurden als geplant. Solche großen Neubauprojekte und auch kleiner Maßnahmen dauern häufig über 20 Jahre bis zur Inverkehrnahme (die Vorplanungsphase mit eingerechnet). Planungsbeschleunigungsgesetze, die vor allem darauf

zielen, die Beteiligungsrechte und den Rechtsschutz der Umweltverbände einschränken, haben daran nichts geändert.

Es braucht eine echte Mobilitätswende. Der BUND fordert:

1. Wir brauchen künftig **verbindliche Klimaziele** für alle Infrastrukturvorhaben. Basis sind umfassende Klimabilanzen, einschließlich der Lebenszyklus-Emissionen und den Eingriffen in natürliche Kohlenstoffsenken. Statt in den Straßenaus- und -neubau müssen die verfügbaren Mittel in die Sanierung und Erneuerung der maroden Autobahn-Brücken und in die Verlagerung auf die Schiene, insbesondere des Güterverkehrs fließen. Dort liegen die größten Treibhausgas-Minderungspotenziale. Nur so kann die Infrastrukturplanung den nötigen Beitrag zur Emissionsreduzierung und der Einhaltung der Sektorziele im Verkehr leisten.
2. Wir brauchen eine **kosteneffiziente und ausfinanzierte Schieneninvestitionsstrategie** mit klaren Umsetzungsschritten. Bestehende Angebote, die baldmöglichst vielen Menschen zugutekommen, müssen prioritär ausgebaut, die Zuverlässigkeit des Bahnsystems flächendeckend verbessert werden.
3. Wir brauchen **attraktive Preise und Tarife**, die auch preissensible Neukunden in die Bahn sowie Gütertransporte auf die Schiene lenken und die Auslastung der bestehenden Strecken erhöhen.
4. **Abbau umweltschädlicher Subventionen beim Autoverkehr:** Die umweltschädliche Subventionierung des Autoverkehrs, insbesondere die Energiesteuervergünstigung für Dieselkraftstoff (8,2 Mrd. Euro im Jahre 2018), die steuerliche Privilegierung privat genutzter Dienstwagen (mind. 3,1 Mrd. Euro) müssen abgebaut, die Entfernungspauschale sozial gerecht umgestaltet werden.
5. Wir brauchen **wirksame Planungsbeschleunigung**. Große Bahnprojekte nehmen heute über 20 Jahre in Anspruch. So tragen sie nichts zum Klimaschutz und zur raschen Mobilitätswende bei. Notwendig sind eine zielorientierte Netzplanung und Priorisierung der Projekte nach ihrem Mobilitäts- und Klimanutzen, Prüfung umweltschonender Alternativen und dadurch Akzeptanz zu schaffen, statt die Bürger*innen- und Umweltrechte immer weiter einzuschränken. Ohne klare, zielgerichtete verkehrspolitische Entscheidungen, transparente und faire Beteiligungsverfahren sowie eine gute finanzielle und personelle Ausstattung der planenden und umsetzenden Behörden – auch der Umweltbehörden - wird Planungsbeschleunigung auch weiterhin scheitern.

Fünf Maßnahmenpakete der BUND-Bahnstrategie 2030

Mit den folgenden fünf Maßnahmenpaketen kann die Bahn fit gemacht werden:

Maßnahmenpaket 1: Zielorientierte und kosteneffiziente Schienennetzplanung – Deutschlandtakt als Leitkonzept integrierter Netzplanung und Priorisierung der Maßnahmenumsetzung

Bisher existiert nur der Entwurf des „Abschlussberichts zum Zielfahrplan Deutschlandtakt. Grundlagen, Konzeptionierung und wirtschaftliche Bewertung“ vom 31. August 2021. Er hat keinen offiziellen oder rechtlichen Status. Der damalige Verkehrsminister hat ihn trotzdem als Grundlage für die Planung der Hochgeschwindigkeits-Neubaustrecken Hamburg – Hannover, Hannover – Hamm, Würzburg – Nürnberg und Fulda – Erfurt mit Kosten von ca. 30 Milliarden Euro herangezogen, obwohl die nicht oder nicht dieser Form im Schienenwegeausbaugesetz enthalten sind und zu denen es keine Beschlüsse des Bundestags gibt. Grundsätzlich kann der Zielfahrplan Deutschlandtakt ein bedeutsamer Fortschritt für den Bahnausbau sein. Er nimmt den Regional- und Nahverkehr stärker in den Blick, ebenso die Relationen außerhalb der Metropolen. Die Reisezeiten sollen im gesamten Netz, statt Höchstgeschwindigkeiten auf einzelnen Strecken, verbessert werden. Der Ausbau der Knotenkapazitäten und der Regional- und Nahverkehrsstrecken, die mit Fernzügen eng vertaktet werden, rücken in den Fokus. Der vorliegende Entwurf setzt jedoch oft willkürliche Zeitvorgaben, die extrem teure Hochgeschwindigkeitsprojekte und gigantische Großknoten-Ausbauprojekte bedingen, statt das eigentliche Ziel des Deutschlandtaktes, den flächenhaften Bahnausbau, in den Mittelpunkt zu stellen.

Gravierende Schwachstellen des Zielnetzes müssen dringend nachgebessert werden:

➤ **Ziele den klimapolitischen Anforderungen anpassen:**

Der Entwurf des Deutschlandtakt-Abschlussberichts enthält weder Klimaziele noch Aussagen zu den Klimaeffekten bei Umsetzung des gesamten Investitionsprogramms. Auch nicht dazu, ob die damit verknüpften verkehrspolitischen Ziele der Verdoppelung der Leistung des Personenverkehrs bis 2030 und der Erhöhung der Güterverkehrsanteile auf 25 Prozent bis 2030 tatsächlich erreicht würden. Ziel muss aus BUND-Sicht vor allem die Verdoppelung der Verkehrsanteile des Güter- und Personenverkehrs bis 2035, gemessen in Personen- bzw. Tonnenkilometern, sein. Das ist sowohl klimapolitisch, als auch verkehrspolitisch geboten. Das Gutachten des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums belegt, dass dort große CO₂-Einsparungen erreichbar sind – 8 bis 10 Millionen Tonnen jährlich. Deshalb sollten Maßnahmen zur Verlagerung von Güterverkehr priorisiert werden.

➤ **Eine integrierte und offizielle Planungsgrundlage für den Schienenausbau schaffen:**

Neu- oder Ausbauprojekte der Schiene muss der Bundestag im Schienenwegeausbaugesetz beschließen. Diese Bedarfsgesetze müssen gemäß EU-Recht einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) unterzogen werden, welche die Übereinstimmung mit den Klimazielen der Bundesregierung sicherstellen und verschiedene Investitionsszenarien bewerten muss. Die SUP beinhaltet auch eine Klimaverträglichkeitsprüfung, welche die Infrastrukturinvestitionen auf der Grundlage von Lebenszyklusbetrachtungen bilanziert - einschließlich der von ihnen bewirkten Eingriffe in CO₂- bzw. Kohlenstoffsenken - und diese mit Planungsalternativen vergleicht. Unzulässig ist es, die 181 Vorhaben des Abschlussberichts als Teil des „Vordringlichen Bedarfs“ des BVWP 2030 und Schienenwegeausbaugesetzes zu behandeln.

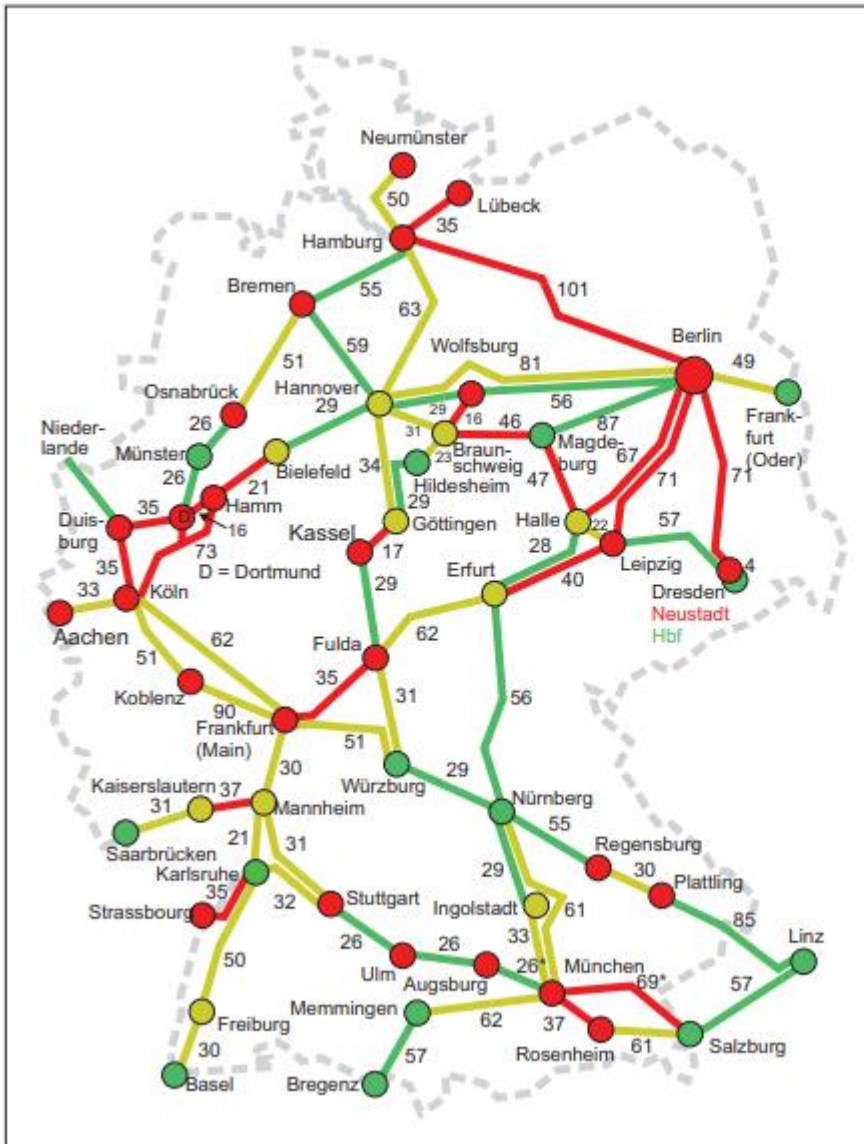
➤ **Öffentlichkeit beteiligen und Alternativen im Deutschlandtaktmodell prüfen:**

Zur SUP muss eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt werden. Dort müssen auch konzeptionelle Alternativen diskutiert und bewertet werden, wie andere Konstruktionen von Knoten mit Hilfe von Vorknoten – z.B. in Frankfurt am Main-Süd oder Köln-Deutz – oder Verteilerknoten sowie auch Alternativen zu Hochgeschwindigkeitsstrecken¹. Ist ein Ausbau auf Tempo 300 zielführend und kosteneffizient oder gibt es nicht bessere Ausbaulösungen für 250 oder 230 km/h? Auch projektspezifische Alternativen müssen laut dem Berücksichtigungsgebot des Klimaschutzgesetzes geprüft werden. In der Planungspraxis werden die Taktvorgaben des Zielfahrplans meist als alternativlos dargestellt und es wird versucht, sie gegen Widerstände durchzusetzen, obwohl, wie die folgende Abbildung zeigt, in mehr als der Hälfte der Fälle die Taktvorgaben in den Knoten und die passenden Kantenfahrzeiten im Deutschlandtaktentwurf nicht eingehalten werden. Dennoch werden sie genutzt, um überbeuerte Hochgeschwindigkeits- und Bahnhofsumbauprojekte zu legitimieren. Auf Kante genähte Taktvorgaben würden jedoch selbst bei kleinen Verspätungen zu massiven Anschlussproblemen und Reisezeitverlusten führen.

Abbildung 1: Umsetzung des Integrierten Taktfahrplans im Deutschlandtakt-Vorschlag²

¹ Vgl. dazu Wolfgang Hesse, Deutschland-Takt am Scheideweg. In: Eisenbahn-Revue International 1/2022, S. 50 ff.

² Martin Vieregg: Wieviel Integraler Taktfahrplan steckt im Deutschland-Takt? In: Eisenbahn-Revue International 8-9/2021, S. 461 ff., hier: S. 462.



Grad der Umsetzung des ITF im Deutschland-Takt.

Grüne Striche: Kantenfahrtzeit passt weitgehend; grünelbe Striche: Kantenfahrtzeit etwas verfehlt; rote Striche: Kantenfahrtzeit völlig verfehlt.

Grüne Kreise: Taktknoten sauber umgesetzt; grünelbe Kreise: Taktknoten teilweise umgesetzt; rote Kreise: Taktknoten gar nicht umgesetzt (gemäß Drittem Entwurf / Zeichnung: M. Viereggl).

➤ **Kosteneffizienz, Finanzierbar- und zeitnahe Umsetzbarkeit sichern:**

Der Entwurf des Abschlussberichts enthält zusätzliche Neubaustrecken für Hochgeschwindigkeiten sowie Bahnhofs-Großprojekte zum Knotenausbau in Hamburg und Frankfurt am Main mit Tunnelbauten, die bei realistischer Kalkulation rund 40 Milliarden Euro kosten würden. Die Kosten für den Ausbau der drei anderen Großknoten in Deutschland ist noch gar nicht kalkuliert. Die Gesamtinvestitionen des Abschlussberichts dürften sich realistisch geschätzt auf über 100 Milliarden summieren. Für diese Projekte gibt es noch keine Finanzierung. Ihre Kosten fallen in den meisten Fällen zusätzlich zu den 50 Milliarden teuren, im BVWP 2030 enthaltenen, Schieneninvestitionen an. Hinzu kommt, dass die Umsetzung von Großprojekten besonders lange dauern. Sie werden vor 2040 kaum einen Beitrag zur Mobilitätswende und zum Klimaschutz im Verkehr leisten können. Deshalb ist die Entwicklung kosteneffizienter Projekte und Netzteil nötig, die priorisiert und ausfinanziert werden.

Maßnahmenpaket 2: Trassenpreissystem reformieren und Infrastrukturfinanzierung verbessern

Eine Reform der Trassenpreise ist notwendig, damit diese einen starken Anreiz für höhere Transportleistungen und Kundenorientierung und fairen Wettbewerb im Personen- wie Güterverkehr im Netz setzen. Heute beruhen die Trassenpreise auf dem Vollkostenprinzip: Die Züge, die auf einer bestimmten Strecke verkehren, müssen grundsätzlich nicht nur für den von ihnen verursachten Infrastrukturverschleiß, sondern für die gesamten Ersatzinvestitionen (Fixkosten) aufkommen. EU-rechtlich wäre ein Verzicht auf die Fixkostenanlastung und Anrechnung nur der Grenzkosten für den jeweiligen Verschleiß möglich. Das wäre ein wirksamer Anreiz für eine hohe Netzauslastung und eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene.

Die Reform des Trassenpreissystems ist die Voraussetzung für attraktivere Preise und Tarife für den Fern- und Nahverkehr, die die Verkehrsverlagerung fördern.

Maßnahmenpaket 3: Gute Arbeit und soziale Standards sichern

Seit der Bahnreform 1993/94 und bis heute sind die Lohn-, Sozial-, Ausbildungs- und Sicherheitsstandards verstärkt unter Druck geraten. Dazu tragen auch der intermodale Wettbewerb, Ausschreibungen ohne Beachtung von Sozialstandards aber auch der intramodale Wettbewerb bei. Die Situation der Beschäftigten ist bei den nichtbundeseigenen Bahnen im Durchschnitt schlechter als bei der DB AG, wo die Gewerkschaften die Arbeits- und Sozialstandards bisher haben verteidigen können.

Besonders wichtig ist es, hohe Qualifikationsanforderungen z.B. bei Zugbegleiter*innen zu halten, hohe Sozialstandards in den Ausschreibungsverfahren ausdrücklich einzufordern sowie bei Betreiberwechseln und der Personalübernahme den Beschäftigten ihre erworbenen Ansprüche zu garantieren. Der – auch bei der DB AG praktizierte – Einsatz von Subunternehmen und Leiharbeitsfirmen bedeutet einen Abbau von Beschäftigungsstandards, z.B. bei Busbetrieben, Reinigungs- und Sicherheitsfirmen. Gegenmittel sind wirksame Tariftreue- und Vergabegesetze, die sogenannte vergabefremde Kriterien berücksichtigen, der Mindestlohn sowie ökologische oder soziale Kriterien. Vorbildlich sind hier z.B. die Landesgesetze in Rheinland-Pfalz und im Saarland.

Maßnahmenpaket 4: Leichte Zugänglichkeit zum Schienenverkehr und Bezahlbarkeit der Bahnen für alle Bevölkerungsgruppen sichern

Mit Sorge betrachtet der BUND, dass die Zugänglichkeit insbesondere zum Schienenpersonenfernverkehr zunehmend erschwert wird. DB-eigene Verkaufsstellen wurden und werden in der Anzahl reduziert. Immer weniger Reisebüros verkaufen Bahnfahrkarten, da die DB die Provision für den Fahrkartenverkauf massiv reduziert bzw. komplett streicht. Die DB AG konzentriert sich weitgehend auf digitale Verkaufsstrategien. Mit Blick auf die notwendige Mobilitätswende greift dieser Ansatz jedoch deutlich zu kurz. Notwendig ist aus Sicht des BUND stattdessen die leichte und barrierefreie Zugänglichkeit zum Schienenverkehr für alle Bevölkerungsgruppen zu stärken. Dies gilt vor allem auch für komplexe Verkaufsvorgänge wie dem internationalen Schienenfernverkehr, wo eine fehlende Durchtarifizierung den digitalen Fahrkartenkauf oftmals zum unüberwindbaren Hindernislauf macht und von einer Bahnreise

abschreckt. Der BUND fordert daher, dass digitale Verkaufsstrategien als zusätzliches Angebot und nicht als Ersatz bestehender etabliert werden, dass die DB AG eigene professionelle Beratungs- und Verkaufsangebote wieder stärkt und ausbaut sowie Reisebüros wieder eine angemessene Vergütung für den Bahnfahrkartenverkauf incl. Beratung erhalten.

Zudem ist eine Nachfolgeregelung des 9-Euro-Tickets dringend nötig, die als Teil der Daseinsvorsorge und Angebot nachhaltiger Mobilität bundesweit für alle Einkommensschichten bezahlbar ist. Die Kosten des ab 1. Mai 2023 geplanten 49 Euro können bei Nutzung der steuer- und abgabenrechtlichen Regelungen für Arbeitgebende und Arbeitnehmende auf etwa 29 Euro netto abgesenkt werden. Für die niedrigsten Einkommensgruppen, ALG II-Empfänger sowie Auszubildende und Schüler*innen sollte ein günstigeres Ticket angeboten werden.

Maßnahmenpaket 4: Die politische Steuerung der DB AG verbessern

Die Ziele der Bahnreform 1992 und der formalen Privatisierung der Deutschen Bahn in einer Aktiengesellschaft, insbesondere die Steigerung der Verkehrsanteile der Schiene wurden nicht erreicht, der geplante Börsengang der DB AG 2008 ist gescheitert. In Zeiten der Klimakrise und mit Blick auf die Notwendigkeit einer echten Mobilitätswende ist die Bedeutung der Schiene gewachsen. Das Selbstverständnis der DB AG und die Verantwortung der Politik für den Konzern sind aber unklar. Deshalb sind eine Bilanz der bisherigen Bahnpolitik und eine öffentliche Diskussion über die Zukunftsstrategie nötig.

Die DB AG sollte durch den Verkauf von Unternehmen, die nicht zum Eisenbahn-Kerngeschäft der DB in Deutschland gehören, organisatorisch gestrafft und die Holding entschuldet werden. Weder das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) noch die Bundesnetzagentur haben heute das Personal und die Kompetenz, Schienenplanungen zu entwickeln oder die Umsetzung sowie den Zustand und die Qualität der Infrastrukturerhaltungsmaßnahmen zu kontrollieren. Das fast vollständig von der Bundesregierung finanzierte Schienennetz sollte jedoch maßgeblich vom Staat und nicht der DB AG geplant werden.

Aus Sicht des BUND muss vor allem das Netz als wesentliche Teile der Daseinsvorsorge in der Verantwortung der öffentlichen Hand bleiben und von ihr weiterentwickelt werden. Die guten ausländischen Beispiele zeigen, dass integrierte Konzerne wie in der Schweiz und in Österreich bahnpolitische Vorbilder sind. Sinnvoll kann dagegen die Überführung der Aktiengesellschaften der Netze AG und Stationen AG in eine gemeinwohlorientierte GmbH und bessere Integration in die Holding sein. Falls begründete Beschwerden von Wettbewerbern der DB AG über Wettbewerbsnachteile nicht dauerhaft beseitigt werden könnten, kann in Betracht gezogen werden, z.B. die Trassenvergabe von der DB AG unabhängig zu machen. Der Deutschlandtakt wird hier zu grundsätzlichen Veränderungen führen, weil es zu verbindlichen Taktvorgaben und Angebotsslots kommen muss.

Maßnahmenpaket 5: Planungen effektiv beschleunigen, Planungszeiträume halbieren:

Wir brauchen wirksame Planungsbeschleunigungsmaßnahmen: Positiv ist, dass statt vieler Regionalbehörden nun das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für Planfeststellungsverfahren zuständig ist und die Planung kleinerer Maßnahmen, wie nachträgliche Elektrifizierung, vereinfacht wurden. Statt aufwändiger Umweltverträglichkeits-Vorprüfungen sollten kompakte

Umweltverträglichkeitsprüfungen durchgeführt werden. Das Planungsmanagement, z.B. durch Einsatz von Projektmanagern sowie die Behörden- und Gerichtsausstattung, muss verbessert werden. Die durchaus vorbildlichen frühen Öffentlichkeitsbeteiligungen der DB AG in den Dialogforen zur Prüfung von Alternativen, kann in die Raumordnungsverfahren integriert werden. Auch für den Bahnausbau müssen die Projekte strikter priorisiert und netzorientiert umgesetzt („etappiert“) werden.

Impressum:

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND) – Friends of the Earth Germany,
Kaiserin-Augusta-Allee 5, 10553 Berlin, Tel. (030) 2 75 86-40, bund@bund.net, www.bund.net
Erstellt vom BAK Verkehr des BUND Bundesverband, Kontakt: werner.reh@bund.net, Stand:09/2022