

# Die Bahn als Motor der Mobilitätswende

Forderungen des BUND zu einer Bahnstrategie in Niedersachsen: umwelt- und ressourcenschonend, Klimaschutz wirksam und kundenfreundlich

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. Dafür müssen Bahnstrecken und Bahnhöfe – vor allem im ländlichen Raum – zügig reaktiviert werden. 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.

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 jedoch Pläne und Maßnahmen zur Ausgestaltung dieses Ziels. 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 Jahre ausfinanziert ist. Dazu sind die bisherigen Investitionsmittel für den Neubau von Fernstraßenprojekten auf kurzfristig umzusetzende und kapazitätserweiternde Projekte der Schiene umzuschichten. Allein durch den Verzicht auf den Ausbau der Autobahnen A 20 und A 39 in Niedersachsen könnten bis zu 10 Mrd. Euro zugunsten der Modernisierung und Elektrifizierung sowie dem Ausbau von Hafenschlüssen umgeschichtet werden.

## Wir fordern eine neue Verkehrs- und Bahnpolitik!

Im Straßenverkehr wird besonders viel klimaschädliches CO<sub>2</sub> erzeugt. Anstatt die Bahn als ökologischstes Verkehrsmittel massiv zu fördern und zum Zugpferd einer nachhaltigen Verkehrswende auszubauen, gilt in Deutschland immer noch der Vorrang der Straße vor der Schiene. Durch die Privatisierung der Bahn liegt der Fokus seit 30 Jahren vorrangig auf Gewinnmaximierung anstatt auf gesellschaftlichen Zielen. Überteuerte und langwierige Prestigeprojekte werden einem effizienten, flächendeckenden Ausbau nachhaltiger Verkehrsmittel vorgezogen. Das muss sich ändern: Wir fordern eine neue Verkehrs- und Bahnpolitik.

Für eine echte Mobilitätswende braucht es:

- **verbindliche Klimaziele für alle Infrastrukturvorhaben:** Statt in den Straßenaus- und -neubau müssen die verfügbaren Mittel vorrangig in die Sanierung und Erneuerung von Schienen, maroden Brücken und Straßen sowie in die Verlagerung, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene fließen.
- **kosteneffiziente und ausfinanzierte Schieneninvestitionsstrategie:** Bestehende Angebote, die baldmöglichst vielen Menschen zugutekommen, müssen prioritär ausgebaut, die Zuverlässigkeit des Bahnsystems flächendeckend verbessert werden.
- **attraktive Preise und Tarife:** Diese sind erforderlich, um auch preissensible Neukunden zur Bahn sowie Gütertransporte auf die Schiene zu lenken und die Auslastung der bestehenden Strecken zu erhöhen.

- **Abbau umweltschädlicher Subventionen beim Autoverkehr:** Die umweltschädliche Subventionierung des Autoverkehrs, insbesondere die Energiesteuervergünstigung für Dieselmotoren und die steuerliche Privilegierung privat genutzter Dienstwagen müssen abgebaut, die Entfernungspauschale sozial gerecht umgestaltet werden.
- **wirksame Planungsbeschleunigung:** Notwendig ist eine zielorientierte Netzplanung und Priorisierung der Projekte nach ihrem Mobilitäts- und Klimanutzen mit Prüfung umweltschonender Alternativen.

### **Bahnstrategie 2030 für eine nachhaltige Mobilität in Niedersachsen**

Aufgrund der zentralen Lage ist Niedersachsen ein wichtiges Transitland. Folgeschwere Entscheidungen für große Verkehrsinfrastrukturprojekte stehen bevor. Der BUND fordert, den Bahnverkehr in Niedersachsen umweltschonend auszubauen und den Verkehrsanteil auf der Schiene in den kommenden Jahren deutlich zu steigern. Das bedeutet vor allem, dass die ICE-Strecken Hannover - Bielefeld und Hamburg/Bremen - Hannover vorwiegend im Bestandsnetz auszubauen sind, um Eingriffe in die Natur so gering wie möglich zu halten und eine flächendeckende Anbindung der Bürger\*innen an das Bahnnetz zu gewährleisten. Durch den von der Bahn favorisierten Neubau würden ansonsten zahlreiche Städte (Mittelzentren) in Niedersachsen vom Fernverkehr abgeschnitten und dringend notwendige Investitionen in den Erhalt und die Sanierung des Bestandsnetzes verzögert. Neben einem erheblichen Flächenverbrauch würde ein Neubau außerdem zu gravierenden Belastungen für die Natur führen. Um die Zukunftsfähigkeit des Schienenverkehrs zu sichern, muss vorrangig das Bestandsnetz instandgehalten, saniert und modernisiert werden.

Der BUND hat eine **Bahnstrategie 2030** entwickelt. Mit den folgenden fünf Maßnahmenpaketen kann die Bahn – auch in Niedersachsen – fit gemacht werden:

#### **1. Zielorientierte und kosteneffiziente Schienennetzplanung – ein Deutschlandtakt als Leitkonzept**

Ein abgestimmter Zielfahrplan, der so genannte Deutschlandtakt, kann ein bedeutsamer Fortschritt für den Bahnausbau sein, wenn er den Regional- und Nahverkehr und die Relationen außerhalb der Metropolen stärker und gleichwertig in den Blick nimmt. Der flächenhafte Bahnausbau muss hierbei jedoch in den Mittelpunkt gestellt werden. Die Reisezeiten müssen im gesamten Netz verbessert werden statt Höchstgeschwindigkeiten auf einzelnen Strecken anzustreben. Ein Bestandsausbau hat in diesem Sinne deutliche Vorteile gegenüber dem Bau neuer Schnellfahrtrassen. Deshalb fordert der BUND die zügige Umsetzung von Alpha E zwischen Hamburg/Bremen – Hannover sowie einen Ausbau zwischen Hannover und Bielefeld unter weitgehender Nutzung der vorhandenen Trasse. Ferner sind Investitionen in die Streckeninstandsetzung einschließlich Elektrifizierung des gesamten Netzes erforderlich. Das beinhaltet auch den Wiedereinbau von Überhol- und Ausweichgleisen und die Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken.

#### **2. Trassenpreissystem reformieren und Infrastrukturfinanzierung verbessern**

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.

#### **3. Gute Arbeit und soziale Standards sichern**

Besonders wichtig ist es, hohe Qualifikationsanforderungen z.B. bei Zugbegleiter\*innen zu halten, hohe Sozialstandards in den Ausschreibungsverfahren ausdrücklich einzufordern sowie bei Betreiberwechseln und Personalübernahmen den Beschäftigten ihre erworbenen Ansprüche zu garantieren.

#### **4. Leichte Zugänglichkeit zum Schienenverkehr und Bezahlbarkeit für alle Bevölkerungsgruppen**

Um den Nahverkehr als Teil der Daseinsvorsorge und Angebot nachhaltiger Mobilität bundesweit für alle Einkommensschichten bezahlbar zu machen schlägt der BUND ein 365-Euro-Jahresticket vor und begrüßt das Vorhaben der niedersächsischen Landesregierung zur Einführung eines 29-Euro-Monats-Tickets für bestimmte Personengruppen. Notwendig ist zudem die leichte und barrierefreie Zugänglichkeit zum Schienenverkehr für alle einkommensschwachen Bevölkerungsgruppen. Dies gilt vor allem auch für komplexe Verkaufsvorgänge wie dem internationalen Schienenfernverkehr, wo eine fehlende Durchtarifierung den digitalen Fahrkartenkauf oftmals zum unüberwindbaren Hindernis macht und von einer Bahnreise abschreckt.

Aus Sicht des BUND muss vor allem das Netz als wesentlicher Teil der Daseinsvorsorge in der Verantwortung der öffentlichen Hand bleiben und von ihr weiterentwickelt werden. Ein Deutschlandtakt kann hier ein wichtiger Schritt hin zu verbindlichen Taktvorgaben und Angebotsslots sein.

#### **5. Planungen effektiv beschleunigen, Planungszeiträume halbieren**

Die durchaus vorbildlichen frühen Öffentlichkeitsbeteiligungen der DB AG in den Dialogforen zur Prüfung von Alternativen können in die Raumordnungsverfahren integriert werden. Auch für den Bahnausbau müssen die Projekte strikter priorisiert und netzorientiert umgesetzt werden.

#### **Impressum:**

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND), Landesverband Niedersachsen,  
Goebenstr. 3a, 30161 Hannover, Tel. (0511) 965 69 – 0, [bund@nds.bund.net](mailto:bund@nds.bund.net), [www.bund-niedersachsen.de](http://www.bund-niedersachsen.de)

Stand: 15.03.2023