

**1) Werden Sie sich mit den Kritikpunkten zum 3. Zielfahrplan (Deutschlandtakt) dezidiert auseinandersetzen?**

Die Kritikpunkte am dritten Zielfahrplan sind uns GRÜNEN bekannt. Die fünf vom BMVI vorgeschlagenen Varianten sind jedoch für das Dialogforum nicht maßgebend, in ihnen wurde lediglich die theoretische Machbarkeit untersucht. Wir GRÜNE bestehen auf dem offenen Planungsprozess und die Erarbeitung einer Variante gemeinsam mit den am Dialogforum beteiligten Akteuren. Die Fahrzeit ist dabei aufgrund des integralen Taktfahrplans ein wichtiger Parameter, der in die Abwägung einzubeziehen ist. Wir setzen uns für einen offenen Planungsprozess ein, der sich mit Blick auf den D-Takt an klaren Prämissen orientiert. Maßgebend für uns ist im Fernverkehr die Fahrzeit zwischen Hamm und Hannover mit Berücksichtigung eines möglichst guten Knotens Bielefeld. Im Übrigen sind bei den Fahrzeiten des dritten Zielfahrplans Pufferzeiten hinterlegt (vgl. BT-Drs. 19/25774 Frage 56).

**2) Unterstützen Sie eine Revision des 3. Zielfahrplans (Deutschlandtakt) unter aktiver Beteiligung unabhängiger Experten - eine Revision, die in ihren Vorgaben 1. transparent, 2. nachprüfbar ist, 3. die neuesten Statistiken, Umwelt- und Klimavorgaben, 4. das neueste BVerfG-Urteil einbezieht?**

Wir GRÜNE sehen den dritten Zielfahrplan als Ausgangspunkt für die weitere Entwicklung des Schienenverkehrs an. Aktuell fehlt es beim Deutschlandtakt insbesondere an einer aktiven Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung. Dadurch werden die notwendigen Neu- und Ausbauten von Strecken und Knoten unnötig erschwert. Deswegen wollen wir, dass mit verstärkter Öffentlichkeitsarbeit, Regionalkonferenzen und einer transparenten Weiterentwicklung des dritten Zielfahrplans Vorzüge des D-Takts bekannt gemacht werden und auf diese Weise die Akzeptanz der Projekte deutlich erhöht wird. Die von Ihnen genannten Kriterien sind dabei unbedingt zu berücksichtigen. In Bezug auf die Klimaverträglichkeit muss insbesondere der Straßenverkehr vertieft untersucht werden, da die dortigen Projekte aufgrund ihrer CO<sub>2</sub>-Bilanz nachweislich nicht klimaverträglich sind.

**3) Werden Sie sich dafür einsetzen, dass bei jedem Projekt zum Aus- bzw. Neubau der BAHN-Infrastruktur der CO<sub>2</sub>-Fussabdruck 1. im Kosten-Nutzen-Faktor, 2. als Umsetzungskriterium in der Planungsphase, 3. in der Bauphase und 4. in der Betriebsphase ermittelt und berücksichtigt wird?**

Die CO<sub>2</sub>-Bilanz ist bereits in der Nutzen-Kosten-Methodik des Bundesverkehrswegeplans enthalten. Dabei weisen alle Bahnprojekte des Vordringlichen Bedarfs über den betrachteten Lebenszyklus eine günstige CO<sub>2</sub>-Bilanz auf, sie reduzieren also CO<sub>2</sub>. Wir GRÜNE setzen uns für eine Überarbeitung der Bewertungsmethodik ein. Insbesondere gehört dazu eine stärkere Berücksichtigung der Klimabilanz bei allen Straßen- und Schienenprojekten. Bei der Schiene müssen zudem dringend Faktoren wie Resilienz (z.B. als Ausweichstrecke für gesperrte Strecken oder der Abbau von Verspätungen) berücksichtigt werden. Außerdem müssen raumplanerische Aspekte verstärkt berücksichtigt werden.

**4) Werden Sie sich dafür einsetzen, dass der CO<sub>2</sub>-Fussabdruck des Güterschienenverkehrs ermittelt und im Vergleich mit den alternativen Gütertransportwegen Wasserstraße und Straße als Umsetzungskriterium für den Aus- bzw. Neubau der BAHN-Infrastruktur berücksichtigt wird?**

Alle Planungen der Bundesregierung gehören künftig einem Klimacheck unterworfen. Alle entsprechenden Untersuchungen im Güterverkehrsbereich sind bisher eindeutig: Die Schiene ist das

klimafreundlichste Verkehrsmittel für den Gütertransport. Aufgrund der hohen Energieeffizienz ist sie beim Gütertransport bis zu sechsmal energieeffizienter als die Straße. Deswegen wollen wir GRÜNE Verkehre auf die Schiene verlagern. Damit dies gelingt, braucht es insbesondere bei Neu- und Ausbau eine stärkere Berücksichtigung des Güterverkehrs. Strecken müssen so gebaut werden, dass sie für den Güterverkehr nutzbar sind. Negative externe Effekte wie Lärm - die ebenfalls bei der Straße deutlich höher sind - müssen bereits in der Infrastrukturplanung berücksichtigt werden, damit Anwohner geschützt werden die Akzeptanz des Schienengüterverkehrs weiter steigt.

**5) Der viel kritisierte 3. Zielfahrplan sieht für die Strecke Hannover - Bielefeld 31 Minuten vor. Unterstützen Sie, dass mit der Revision des 3. Zielfahrplans Lösungen gefunden werden, die weniger Belastungen für Mensch, Natur, Klima verursachen und auch eine Fahrzeit von ca. 40-42 Minuten zulassen?**

So wenig Belastung für Mensch, Klima und Natur ist ein urgrünes Anliegen, widersprechende Zielkonflikte müssen bestmöglich für alle gelöst werden. Im Dialogforum müssen die Vor- und Nachteile der jeweiligen Varianten auf Basis entsprechender Untersuchungen diskutiert werden. Welche Variante die geringsten Konflikte aller Schutzgüter aufweist, kann auf Basis des heutigen Planungsstandes noch nicht gesagt werden. Bei einem Neubau wird es Konflikte mit dem Naturschutz geben. Bei einem reinen Ausbau der Bestandsstrecke dagegen sowohl mehr Betroffene (insbesondere durch Lärm und Erschütterungen) als auch naturschutzfachliche Konflikte. Wir GRÜNE wollen grundsätzlich vorhandene Verkehrswege bündeln, um Eingriffe zu minimieren und Neuzerschneidungen zu vermeiden. Die Erfahrungen mit dem Ausbau von Bestandsstrecken zeigen, dass diese keineswegs konfliktfrei sind, da in gewachsene Siedlungsstrukturen eingegriffen werden muss. Der notwendige Lärmschutz verstärkt außerdem die Trennwirkung einer Bahntrasse. Ziel für das konkrete Projekt sollte eine Fahrzeit zwischen Hamm und Hannover unter 60 Minuten sein.

**6) Werden Sie sich dafür einsetzen, dass mit der Revision des 3. Zielfahrplans (Deutschlandtakt) die BAHN-Anbindungen nach Osnabrück, in die Region sowie die internationale Verbindung nach Amsterdam für Personen- und Güterverkehr wirklich verbessert werden?**

Im Dialogforum ist darauf zu achten, dass mit einem Neu- oder Ausbau der Strecke Hamm - Hannover auch Synergieeffekte für die Verbindungen nach Osnabrück entstehen. Dies erhöht den Nutzen der Maßnahme und führt zu einer guten Auslastung der aus- bzw. neugebauten Eisenbahninfrastruktur. Im Bereich Güterverkehr setzen wir GRÜNE uns dafür ein, weitere Maßnahmen wie Elektrifizierung und Lückenschlüsse zu untersuchen, damit Güterzüge beispielsweise stark frequentierte Knoten wie Hannover umfahren können.

**7) Werden Sie sich dafür einsetzen, dass mit der Revision des 3. Zielfahrplans (Deutschlandtakt) die BAHN-Anbindungen an die Region Wilhelmshaven und die Ostfriesischen Inseln wirklich verbessert wird?**

Der dritte Zielfahrplan fokussiert sich zu sehr auf die Hauptachsen. Gerade im Regionalverkehr und im Fernverkehr abseits der Metropolverbindungen gibt es Nachbesserungsbedarf. Gemeinsam mit den Bundesländern wollen wir GRÜNE den Regionalverkehr deutlich ausbauen und ein verbindliches Fernverkehrsangebot schaffen. Davon profitieren vor allem Städte abseits der Fernverkehrsmagistralen und touristische Regionen, die auf umsteigefreie Verbindungen angewiesen sind. Dafür wollen wir GRÜNE einen bundesweiten Aufgabenträger nach Schweizer Vorbild etablieren, der etwa Fernverkehrsverbindungen nach Wilhelmshaven in den Deutschlandtakt aufnehmen kann und garantiert, dass diese auch gefahren werden. Die Bundesregierung verweigert die verbindliche Bestellung von Fernverkehrsleistungen und setzt hier weiter auf die so genannte Eigenwirtschaftlichkeit. Mit einem solchen Konzept würde der Deutschlandtakt jedoch stark lückenhaft bleiben und viele Regionen abgehängt.

**8) Werden Sie sich dafür einsetzen, dass mit der Revision des 3. Zielfahrplans (Deutschlandtakt) die Planungen des Projekts „optimiertes Alpha-E“ und die Einrichtung eines Bahnknotens in Hamburg-Harburg umgesetzt werden?**

Der Streckenaus- und -neubau zwischen Hamburg und Hannover muss mehrere Ziele erfüllen. Zum einen eine für den integralen Taktfahrplan passende Fahrzeit. Zum anderen müssen vor allem ausreichend Kapazitäten für den Güterverkehr bereitstehen, damit der Gütertransport ab Hamburg (bzw. über den Güterverkehrskorridor aus Skandinavien) bevorzugt über die Schiene erfolgen kann. Dazu ist es nach unserer Auffassung unumgänglich, dass im Korridor Hamburg - Hannover schnelle

und langsame Verkehre entmischt werden. Für die Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene muss über das bisherige Ziel, das Jahr 2030 hinaus geplant werden. Nachbesserungen sind im Nachgang aufgrund baulicher Gegebenheiten oftmals nur eingeschränkt möglich und verursachen unnötig hohe Kosten. Es geht zwischen Hamburg und Hannover also darum, eine zukunftsfähige, verkehrswendetaugliche Eisenbahninfrastruktur für das 21. Jahrhundert und darüber hinaus zu schaffen.