



Dringlichkeitsstufe! Deutschlandtakt – der 3. Zielfahrplan Das BMVI mit der Machete durch's Gehölz und durch Ihre Region!

Weichenstellung für den Deutschlandtakt – Abstellgleis oder Bahn for future?

Als Wort steht „Deutschlandtakt“ bereits seit über 10 Jahren auf dem Papier [1][2]. Mit der Veröffentlichung der „Machbarkeitsstudie Deutschlandtakt“ [3] im Frühjahr 2016 wurde es konkreter. Der Bundesverkehrswegeplan [4] spiegelt diesen neuen Weg. Das zuständige Bundesverkehrsministerium (BMVI) beschrieb die Funktionsweise eines Deutschlandtakts so [5] : Es soll ein Integraler Taktfahrplan (ITF) sein; die Infrastrukturplanung, also welche Schienenwege aus-, um-, neu gebaut werden müssen, richten sich nach dem Fahrplan. **Der Fahrplan bestimmt die Infrastruktur - ein Paradigmenwechsel!**

Die Bahn im Takt und Netz – Tragfähigkeit oder Zerreißprobe?

Zukünftige Bahnbauprojekte müssen zum Deutschlandtakt passen. Hier fängt die erste Intransparenz an: der Deutschlandtakt verwebt sich mit den Maßnahmen des Schienenwegebaus, erhält aber trotzdem eine eigene Projektnummer. Welche Maßnahmen dort hinein geraten sind und zukünftig werden ist völlig uneindeutig. Für die Schienenwege wird im aktuellen Bundesverkehrswegeplan ein Investitionsvolumen von 40 Milliarden Euro genannt.

Experimentierkasten Zielfahrplan – Politik oder Wissenschaft?

Es heißt, die Politik bestimme den optimierten Zielfahrplan. Auch die Öffentlichkeit solle an dem Prozess beteiligt werden [6]. Die Öffentlichkeit bleibt bislang komplett außen vor, ebenso unabhängige Wissenschaftler. Vielmehr bleibt die Bahnfamilie unter sich. Die Mitglieder des Zukunftsbündnis Schiene lesen sich wie das Who is Who der Eisenbahnindustrie und Lobbyverbände [7]. Verschiedene Versionen von Zielfahrplänen veröffentlicht das BMVI auf seiner Webseite – mal ist es der Stand aus 2019, dann wieder der Stand aus 2017 [8].

ITF-Deutschlandtakt JA, BITTE! – aktueller Zielfahrplan NEIN, DANKE!

Kennen Sie den Unterschied zwischen dem „Deutschlandtakt“ und dem „Zielfahrplan“? Das ist doch das Gleiche? Von wegen! Der „Deutschlandtakt“ ist der Oberbegriff für das System – Leitgedanke ist das Prinzip des „Integralen Taktfahrplans“, das besagt, durch gezielten Ausbau von Bahnknoten und Strecken systemweit optimale Anschlüsse und Reiseketten herzustellen. Das besagt aber noch nicht, um welche Uhrzeit welcher Zug denn nun tatsächlich fahren soll. Das bestimmt der Zielfahrplan [9] – da müsste eigentlich klug und überlegt vorgegangen werden, damit das System klappt .

Der aktuelle (3.) Zielfahrplan ist final – bestimmt die Politik oder das BMVI?

Haben wir was verpasst? Oder handelt es sich um eine unvergleichliche Anmaßung des BMVI? Die Politik, unsere gewählten Volksvertreter, haben gerade mal im Juni dieses Jahres per Gesetz den Deutschlandtakt als Integralen Taktfahrplan definiert [10]. Schön, dass sie das geschafft haben. Das Ministerium ist da schon weiter: es wird eine Kosten-Nutzen-Analyse zum 3. Gutachter-Entwurf alias 3. Zielfahrplan vorgestellt - und das sei final [11] ! Eine Kosten-Nutzen-Berechnung mit **unklaren und damit hinterfragenswerten Ausgangsdaten** und –parametern. Baukosten (Index 2015 = 100!) in Höhe von 48 Milliarden Euro, die dort mit einer verschwurbelten Projektzusammenlegung einen Kosten-Nutzen-Faktor von 1,4 ergeben? **Was sind diese Kosten 2021 wert und wie reduziert sich der Kosten-Nutzen-Faktor?**

Der Bundesverkehrswegeplan ändert sich gravierend – maßlos oder notwendig?

In einer aktuellen Aufstellung des Bundesverkehrsministeriums wurde der Wegeplan aus dem Jahr 2016 überprüft – für unzureichend erachtet – in 181 Punkten verändert [12]. Es werden zig Kleinmaßnahmen für ganz dringend erforderlich erachtet – und scheinbar zusammenhanglos etliche Mega-Milliarden-Projekte in

diesem Dickicht eingeflochten. **Schauen Sie sich die Liste an – finden Sie auch Ihre Region plötzlich im sogenannten Vordringlichen Bedarf? Seien Sie hellwach!** Denn hier wird gerade versucht, einen unter schwerer Kritik stehenden Zielfahrplan zu verwirklichen. Der an zu vielen Stellen fehlerhafte 3. Zielfahrplan wird hier zementiert. Die Bau-/Bahnindustrie reibt sich schon die Hände.

Welche Kritikpunkte am 3. Zielfahrplan gibt es denn? [13][14]

- **Prestige-Mega-Superlative statt Konzeption** - die Berechnungsziele und Vorgaben für die immer enger gestrickten Zielfahrpläne sind ausgelegt auf Hochgeschwindigkeitskorridore zulasten eines sinnvollen Flächenausbaus der Bahn. Der 300 km/h-Fernverkehr steht über dem Schnell-Fernverkehr und erst recht über dem Nahverkehr, den aber der überwiegende Anteil der Bahnreisenden (u.a. Pendler) nutzt. Milliarden Euro werden zum Bau weniger, in keinen Fahrplan passende Rennstrecken verwendet. Eine systemweite Knoten- und Streckenertüchtigung mit optimalen Reiseverbindungen bis in die Regionen – nebensächlich!
- **Schnell statt sinnvoll** - der 3. Zielfahrplan passt an zu vielen Stellen nicht in das Konzept eines Integralen Taktfahrplans. Zu wenige Pufferzeiten für Verspätungen oder zu knapp gerechnete Umsteigezeiten werden in Kauf genommen. Die Korrektur dieser Fehler wird nicht als notwendig erachtet; einer vorschnellen Umsetzung zuliebe.
- **Protzig statt praktisch** - es wird mit überambitionierten Fahrzeiten und Durchschnittsgeschwindigkeiten gerechnet, die das Konzept aus den Fugen geraten lassen. In der Realität wird sich das auswirken, in dem wir als Bahnreisende im verspäteten Zug sitzen oder auf dem Bahnhof unserem gerade verpassten Anschlusszug hinterher schauen. Eine theoretisch verkürzte Reisezeit gilt mehr als die praktische Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit.
- **Lobby-Beton-CO2 statt Mensch-Umwelt-Klima** - der 3. Zielfahrplan ist eine über die Grenzen hinaus aufgeblähte technokratische Lösung, der Bahn und Bauindustrie auf die Sprünge zu helfen. Tonnen an CO2 für wenige Minuten Fahrzeiteinsparungen. Natur- und Umwelt schonende Maßnahmen (Ausbau vor Neubau, Streckenreaktivierungen, Elektrifizierungen, Nachtzüge, Autozüge) und klimafreundliche moderate Reisegeschwindigkeiten haben keine Priorität. Die Stromverschwendung von Renn-Zügen steht in keinem Verhältnis zum Nutzen.
- **Neubau statt Ausbau** – funktionierende Bahnhöfe und Strecken werden komplett neu gebaut, obwohl sie nur sinnvoll ausgebaut werden müssten (Stuttgart21, HamburgAltona, Hamburg-Hannover, Hannover-Bielefeld, Bielefeld-Hamm). Den Groß-Bahnhöfen Hamburg, Berlin, Hannover, Frankfurt(M), Stuttgart und München fehlt eine ITF-taugliche Konzeption.
- **Da war doch noch was?** Der Güterverkehr - im 3. Zielfahrplan völlig zur Nebensache verkommen. Der Schienengütertransport hat sich den Hochgeschwindigkeits-Personenzügen unterzuordnen – sprich: fährt auf dem was übrig bleibt; am besten nachts.

Die Bahn ist nicht klimafreundlich, wenn die Mega-Bau-CO2-Last und der exponentielle Stromverbrauch bei Hochgeschwindigkeit berücksichtigt wird!

Wir sind die Bahnfahrenden, Reisenden und PendlerInnen. Der Deutschlandtakt ist für uns Fahrgäste. Wir verlangen eine Bahnertüchtigung in der Fläche für alle. Wir wollen zwar zügig, aber zuverlässig und pünktlich Bahnfahren. Wir verlangen die Umsetzung von sinnvollen Maßnahmen.

Wir wollen in dieser Welt leben und verlangen eine zukunftsfähige Mobilitätswende mit einer echten Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene.

Fordern Sie von Ihren Bundestagsmitgliedern, Mandatsträgern und Politik

- **Eine Überarbeitung des 3. Zielfahrplans durch politisch und wirtschaftlich unabhängige, wissenschaftlich arbeitende Experten!**
- **Erst die gewissenhafte Ausarbeitung eines Zielfahrplans; dann die Überprüfung der vorhandenen Infrastruktur und ihre Ertüchtigung!**

Quellen:

- [1] 17. Legislaturperiode 2009-2013, CDU/CSU+FDP Koalitionsvertrag, Punkt 4.4.1
https://www.kas.de/c/document_library/get_file?uuid=83dbb842-b2f7-bf99-6180-e65b2de7b4d4&groupId=252038
- [2] 18. Legislaturperiode 2013-2017, CDU/CSU+SPD Koalitionsvertrag, Seite 42
<https://www.bundestag.de/resource/blob/194886/696f36f795961df200fb27fb6803d83e/koalitionsvertrag-data.pdf>
- [3] Machbarkeitsstudie Deutschlandtakt Teil 1, 30.03.2015 + Teil 2, 08.04.2015
https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/deutschland-takt-machbarkeitsstudie-schieneverkehr-bericht.pdf?__blob=publicationFile
https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/deutschland-takt-machbarkeitsstudie-schieneverkehr-anlagen.pdf?__blob=publicationFile
- [4] Bundesverkehrswegeplan 2030, August 2016, Seite 41ff.
https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile
- [5] Bundesverkehrswegeplan 2030 Fahrplanbasierte Infrastrukturplanung – Entwicklung eines ITF
https://www.bvwp-projekte.de/schiene/img/Zielfahrplan_BVWP2030.pdf
- [6] 19. Legislaturperiode 2017-2021, CDU/CSU+SPD, Koalitionsvertrag, Seite 79
<https://www.bundesregierung.de/resource/blob/656734/847984/5b8bc23590d4cb2892b31c987ad672b7/2018-03-14-koalitionsvertrag-data.pdf>
- [7] Abschlußbericht des Zukunftsbündnis Schiene, Oktober 2018 - Mai 2020
https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/abschlussbericht-arbeitsgruppen-zukunftsbuendnis-schiene.pdf?__blob=publicationFile
- [8] Infrastruktur für einen Deutschlandtakt im Schienenverkehr
<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2030-deutschlandtakt.html>
- [9] Zielfahrplan 2030 – Nord als Beispiel
https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/zielfahrplan-2030-nord.pdf?__blob=publicationFile
- [10] Eisenbahnregulierungsgesetz, Änderung vom 09.06.2021
<https://www.gesetze-im-internet.de/eregg/>
- [11] Deutschlandtakt - Bewertung Infrastrukturmaßnahmen für den 3. Gutachterentwurf
https://downloads.ctfassets.net/scbs508bajse/4k7eoC8AXcRCCdzngTDYKp/a48ad12ca02b754418b1456f9e2bbf3e/Bewertung_der_Infrastrukturmaßnahmen.pdf
- [12] Maßnahmen für den Planfall Deutschlandtakt
https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/sma-entwurf-massnahmen-planfall-deutschlandtakt.pdf?__blob=publicationFile
- [13] Prof. Dr. Wolfgang Hesse, Memo1-3
https://pro-ausbau.de/wp-content/uploads/2021/06/MemoH-BI_Alle3.pdf
- [14] Bahn für Alle – Klima- und Bürgerbahn ist möglich
<https://bahn-fuer-alle.de/klima-und-buergerbahn-ist-moeglich/>