

## Aktionsbündnis Bahn Bürgerinitiativen Deutschland (ABBD)

15. August 2024

### Antrag zum Thema Deutschlandtakt und sein Zielfahrplan

Das Aktionsbündnis Bahn Bürgerinitiativen Deutschland (ABBD) und die aufgeführten Vereine und Bürgerinitiativen **stellen den Antrag zum Deutschlandtakt und der Weiterentwicklung des 3. Zielfahrplans.**

#### Vereine und Bürgerinitiativen:

**Bürgerinitiative Schwabentrasse e.V.** (BISCHT) aus Neu-Ulm, **Pro-Ausbau – Bahnfreunde aus dem Landkreis Schaumburg** aus Schaumburg, **Interessengemeinschaft Bahnprotest an Ober – und Hoch-Rhein IG BOHR** aus Bad Krotzingen, **MUT e.V.** aus Bad Krotzingen, **Bürgerprotest Bahn e.V.** aus Herbolzheim-Kenzingen, **Igel e.V.** aus dem Breisgau, **Bürgerinitiative Bahntrasse e.V.** aus Offenburg, **BI Bahnlärm** aus Mahlberg Orschweier, **BI Bahn Ringsheim** aus Ringsheim, **BI Auto-Bahn-Trasse** aus Lahr, **X-durch-Y** aus Brackel, **Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21** aus Stuttgart, **BI Schwabentrasse** aus Straß/Steinheim, **Initiative „Takt vor Tempo Rhein-Main“** aus Frankfurt am Main, **Aktionsbündnis für die Ostheide (AfdO)** aus Bohlsen, **Gute Gleise** aus Schallstadt, **Hirblinger Bürgerverein e.V.** aus Hirblingen, **Interkommunale BI** aus Zusmarshausen/Wollbach, **Lebensraum Stahnsdorf** aus Stahnsdorf, **BISCHT-BI Adelsried** aus Adelsried, **Wiesengrundfreunde** aus Erlangen, **Interessengemeinschaft Bahntrassen** aus Bibertal, **Bürgerinitiativen in der Allianz gegen die feste Fehmarnbeltquerung e.V.** aus Stierksdorf, **AG Belt – Hamburg** aus Hamburg, **BI Holstein ohne Beltquerung** aus Holstein, **BI Neukirchen** aus Neuenkirchen, **BI Schlamin** aus Schlamin, **BIPS – Bürgerinitiative Pönitzer Seenplatte** aus Pönitz, **Bürgerinitiative Pro Lensahn** aus Lensahn, **Umweltbeirat Bad Schwartau** aus Bad Schwartau, **USV – Umwelt Schutz Verein Sereetz** aus Sereetz, **VeSUW – Verein zum Schutz von Umwelt und Wohnqualität e.V.** aus Lübeck, **Trassenalarm** aus Seevetal, **BI Bubesheim** aus Bubesheim, **Siedler- und Eigenheimgemeinschaft Bärenkeller Nord e.V.** aus Augsburg, **BI Streitheim** aus Streitheim, **Initiative WiduLand e.V.** aus Vlotho, **BI Rothal** aus Horgau, **Pro Natur Günztal e.V.** aus Günztal, **Bürgerinitiative gegen den trassenfernen Ausbau der Bahn BIGTAB e.V.** aus Porta Westfalica, **Brennerdialog Rosenheimer Land e.V.** aus Riedering, **BI Großkarolinenfeld** aus Großkarolinenfeld, **BI Schechen** aus Schechen, **BI Tuntenhausen** aus Tuntenhausen **BIB Bürgerinteressen Rohrdorf** aus Rohrdorf, **Bürgerinitiative Nordzulauf** aus Kolbermoor, **Bürgerinitiative Brennernordzulauf Landkreis Ebersberg e.V.** aus Au/Bad Feilnbach, **BFI Bürgerforum Inntal e.V.** aus Neubern, **BFI Bürgerforum Inntal e.V.** - Ortgruppe Neubeuern, **BFI Bürgerforum Inntal e.V.** - Ortgruppe Raubling, **BFI Bürgerforum Inntal e.V.** - Ortgruppe Brannenburg-Flintsbach, **BI Keine Trasse** aus Gödenstorf, **Bürgerforum-Burgwedel e.V.** aus Burgwedel, **Bürgerbündnis Nordheide gegen Eisenbahnneubautrasse e.V. (BBNH)** aus Winsen-Bahlburg, **BI Region Egestorf** aus Egestorf, **BI UNSYNN** aus Bispingen/Soltau/ Munster, **Bürgerinitiative - Wir für Kolenfeld e.V.** aus Wunstorf – OT Kolenfeld, **BI David** aus Limburgerhof/Spyer und die Einzelpersonen **Michael Jung und Heinz Otto von Prellbock Altona e.V.** aus Hamburg

### Präambel:

Die Verkehrswende muss schnellstmöglich und finanziell tragbar erreicht werden. Ein Deutschlandtakt trägt maßgeblich dazu bei. Der als final bezeichnete 3. Zielfahrplan (Zfp-3) erfordert dafür eine kritische und umfangreiche Überarbeitung. Wir stellen den Antrag, unsere gemeinsamen Positionen zu berücksichtigen.

Das Ziel ist die schnelle Umsetzbarkeit eines bedarfsgerechten und belastbaren Fahrplans, um eine sichere Planbarkeit einer komfortablen Bahnfahrt zu gewährleisten. Mit Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit werden die Reisequalität und die Erreichbarkeit der Region insgesamt verbessert und der Betrieb leistungsfähig, stabil und effizient. Die Bedürfnisse von Mensch, Umwelt und Klimaschutz stehen im Mittelpunkt! Daseinsvorsorge und Gemeinwohl stehen über den wirtschaftlichen Interessen der Deutschen Bahn.

### Forderungsrad



Bildquelle: © Claudia Grimm & Jürgen Zimmermann

**Die Entwicklung des revidierten Zielfahrplans („Zfp-R“) erfolgt unter Berücksichtigung der folgenden Prämissen:**

#### a. Schnelle Umsetzbarkeit

Begründung:

- Um dem voranschreitenden Klimawandel schnellstmöglich zu begegnen, ist die sofortige Verbesserung des Bahnbetriebs zwingend erforderlich.
- Die Wirtschafts-, Haushalts- und Arbeitsmarktlage erfordert eine bezahlbare (Steuereinnahmen) und schnell machbare (Personal) Umsetzung der Maßnahmen.
- Dazu muss die schnellstmögliche Nachholung des immensen Erneuerungs- und Modernisierungsbedarfs im Bestandsnetz höchste Finanzierungspriorität erhalten.

## **b. Verbesserung der Reisequalität**

Begründung:

- Eine maximale Reisequalität motiviert Pendler, Freizeit- und Geschäftsreisende die Bahn zu nutzen.
- Der gesamte Reiseverlauf muss auf die Bedürfnisse der Bahnfahrenden ausgerichtet sein (Anfahrt, Auskünfte, Aufenthalt Bahnhof, Bahnfahrt, Umstieg, Anschluss, Ankunft).
- Die Priorität gebührt den Pendlern gegenüber den Fernreisenden (Verhältnis 9:1), sowie den Freizeitreisenden gegenüber den Geschäftsreisenden (Verhältnis 8,5:1). 1
- Direktverbindungen von Regionen und Mittelstädten haben Vorrang vor Großstadt-Metropolen.

## **c. Verbesserung der Umsteige-Qualität**

Begründung:

- Umstiege mit sicheren Anschlüssen müssen wieder Normalität werden.
- Der Zielfahrplan (Zfp-R) beinhaltet Reiseverbindungen mit Umstieg in einer Qualität, die einen maximalen Reisekomfort bietet.
- Die Umsteigezeiten müssen den Verhältnissen der Bahnreisenden entsprechen (Alter, Familie, Gepäck, Beeinträchtigung) und störungs- und stressfrei zu bewältigen sein.
- Die baulichen Gegebenheiten in den Bahnhöfen (Gleis-Vorfeld, Zuwege, kaputte Aufzüge, Länge + Breite + Anzahl der Bahnsteige) und des Zugmaterials (Gangbreite, Aus-/Einstieg) müssen sich in ausreichenden Umsteigezeiten widerspiegeln.

## **d. Verbesserung der Erreichbarkeit der Flächenbahn**

Begründung:

- Die priorisierte Anbindung des Fernverkehrs an die Flächenbahn fördert die Mobilitätswende; mehr Menschen nutzen so die Bahn.
- Damit ergibt sich ein großes Potential für die CO<sub>2</sub>-Reduzierung.
- Instandsetzung, Modernisierung, Reaktivierung und Elektrifizierung in der Fläche gehen vor Neubau von Hochgeschwindigkeitstrassen.

## **e. Vorrang für Pünktlichkeit und Verlässlichkeit vor Hochgeschwindigkeit**

Begründung:

- Fahrzeiten unter Berücksichtigung realer notwendiger Pufferzeiten werden unter der Grundvoraussetzung von Stabilität und Sicherheit des Fahrplans ermittelt, so dass der Zielfahrplan (Zfp-R) ein Teil der zügigen Verkehrswende darstellt.
- Die Ausweitung des Angebots von halbstündlich, stündlich oder zweistündlich fahrenden Verbindungen hat Vorrang vor Reisezeitverkürzung mittels Geschwindigkeit.
- Viertelstündliche Knotenzeiten (00, 15, 30, 45 Uhr) ermöglichen in dem vorhandenen Netz von Bahnhöfen eine möglichst optimale Knotenanbindung.
- Die Fahrzeiten inklusive der Haltezeiten können 15, 30, 45, 60 oder ein Vielfaches an Minuten betragen.
- Der Taktfahrplan wird auf die maximal zulässige Geschwindigkeit für Reisezüge von 250 km/h ausgerichtet. 2 [§40 EBO]

Öffnungsklausel:

- Bei allen anderen Reisezugverbindungen ist entsprechend den EU-Vorgaben eine „Standard-Mindestgeschwindigkeit von 160 km/h“ ausreichend. 2.1 [EU-Norm 1315/2013]
- Hohe Differenzen in den Zuggeschwindigkeiten zwischen Fern-, Nah- und Güterverkehr reduzieren die Kapazität der Strecken und sind daher zu reduzieren als noch weiter zu verstärken.
- Bei kurzen Distanzen zwischen Bahnhöfen ist der Vorgang „Beschleunigung auf Hochgeschwindigkeit – Fahrt – Abbremsen“ unwirtschaftlich und nicht klimafreundlich.

- Dem exponentiell mit der Geschwindigkeit ansteigenden Stromverbrauch muss durch die Begrenzung auf die max. zulässige Reisezuggeschwindigkeit ein Limit gesetzt werden.
- Ein stabiler und sicherer Schienenverkehr (24/7-Betrieb) muss unter alltäglichen Ereignissen, wie die Nachfrage nach Zugkapazität zu Spitzenzeiten, aber auch unter außergewöhnlichen Bedingungen, wie Unwettern, gewährleistet sein.

#### **f. Überprüfung der Großprojekte**

Begründung:

- Der Zielfahrplan (Zfp-R) ermöglicht einen schnell umsetzbaren Fahrplan, der auf Großprojekte in Milliardenhöhe verzichten kann.
- Alle Neubauprojekte müssen mit den Vorgaben aus dem überarbeiteten Zielfahrplan (Zfp-R) überprüft, ggf. angepasst oder sogar gestrichen werden.
- Die CO<sub>2</sub>-Vermeidung hat Vorrang vor einer CO<sub>2</sub>-Amortisation von Neubautrassen und deren Einsparung durch den Betrieb in etlichen Jahrzehnten.
- Die aktuelle Wirtschafts- und Haushaltslage erfordert den effizienten Einsatz der zur Verfügung stehenden Steuergelder. Der Fachkräftemangel erfordert den effizienten Einsatz des vorhandenen Personals.

#### **g. Beseitigung von aktuellen Engpässen <sup>3</sup>**

Begründung:

- Um die Redundanz und die Resilienz im Bahnnetz sicherzustellen, müssen entfernte Weichen und Überholgleise wieder eingebaut werden.
- Engpässe im Schienenverkehr sind ein Grundübel für Wartezeiten, Verspätungen, verpasste Anschlüsse, verlängerte Reisezeiten und stehen der Verkehrswende im Wege.
- Engpässe behindern massiv den Güterverkehr in seiner Planbarkeit und Wirtschaftlichkeit.
- Die stete Instandhaltung, Modernisierung, Reparatur des Bestandsnetzes unter „Rollendem Rad“ sorgt für den Bahnreisenden für die geringste Auswirkung.
- Das Aufrechterhalten von Bahnverbindungen hat Priorität vor der Berücksichtigung des Aufwands für Arbeiten unter „Rollendem Rad“, deshalb müssen die geplanten Vollsperrungen ("Korridorsanierungen") kritisch überprüft und wo immer sinnvoll zu Gunsten der Fahrgäste korrigiert werden.

#### **h. Elektrifizierung aller relevanten Bahnstrecken**

Begründung:

- Die schnellstmögliche Elektrifizierung aller relevanter Bahnstrecken stellt einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz dar.
- Der Zielfahrplan (Zfp-R) kann auf einer einheitlichen Infrastruktur mit allen vorhanden und alternativen Antriebsvarianten gefahren werden.
- Relevanz haben Strecken mit Bedeutung für den Güterverkehr, alle wichtigen Ausweich- und Umleitungsrouten sowie Nahverkehrsstrecken zur Sicherstellung der Redundanz und Resilienz.
- Auf Strecken, auf denen der Einsatz von batterieelektrischen Fahrzeugen sinnvoll ist, kann eine Elektrifizierung ausgesetzt werden.

**i. Stärkere Berücksichtigung des Güterverkehrs**

Begründung:

- Den größten und schnellsten Beitrag zum Klimaziel liefert mehr Schienengüterverkehr.
- Insgesamt ist die Förderung des Güterverkehrs auf der Schiene ein wichtiger Schritt für den Klimaschutz und der Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen.
- Dazu muss er schneller und planbarer werden, mehr Netzkapazität erhalten.
- Wettbewerbsfähige Trassengebühren sind die Voraussetzung für mehr Güterverkehr.

**j. Umfassende Beteiligung aller Interessengruppen**

Begründung:

- Interessengruppen, einschließlich unabhängiger Wissenschaftler, Umweltorganisationen und Fachinitiativen wie **ABBD** und Bürgerbahn-Denkfabrik, leisten einen relevanten Beitrag zur dringend notwendigen Verkehrswende.
- Jenseits von politischen, ideologischen oder wirtschaftlichen Interessen sorgt die Vielfalt an „Stakeholdern“ für einen praktikablen, guten und verlässlichen Fahrplan.

**Zusammenfassung:**

Der aktuelle „auf Kante genähte“ Zielfahrplan (Zfp-3) ist anfällig für Verspätungen, die sich wie in einem Spinnennetz sofort auf andere Verbindungen und Knoten übertragen. Der revidierte Zielfahrplan (Zfp-R) muss mit einer maximalen Reisezuggeschwindigkeit von 250 km/h berechnet und die Infrastruktur danach ausgelegt werden. Auf vorhandenen Streckenabschnitten im Bestandsnetz, die 300 km/h ermöglichen, soll diese Maximalgeschwindigkeit von geeigneten Zügen nur im Verspätungsfall als Geschwindigkeitspuffer genutzt werden können. Etwas längere eingeplante Fahrzeiten mit ausreichend dimensionierten Pufferzeiten tragen zur Reduzierung von Folgeverspätungen bei. Die auf die Infrastruktur angepassten und nicht auf ein Minimum ausgelegten Halte- und Übergangszeiten sorgen für eine altersgerechte und entspannte Umsteigemöglichkeit.

Gemeinsam, mit der Beteiligung aller Interessengruppen, wird es uns gelingen, eine klimafreundliche Bahn mit mehr Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Erfolg **Back on Track** zu bringen!

Mit freundlichen Grüßen



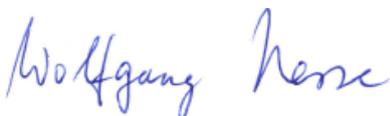
Claudia Grimm

(**ABBD**, Initiative Pro-Ausbau – Bahnfreunde aus dem Landkreis Schaumburg)



Jürgen Zimmermann

(**ABBD**, Bürgerinitiative Schwabentrasse e.V. und Bürgerbahn-Denkfabrik)



Prof. Dr. Wolfgang Hesse

(Bürgerbahn-Denkfabrik und Taktfahrplan-Experte)

## Definitionen:

### Pufferzeiten

**Pufferzeiten** bilden einen wichtigen Bestandteil des Fahrplans im Schienenbahnwesen. Sie reduzieren die Übertragung von Folgeverspätung und tragen dadurch zur Erstellung robuster Fahrpläne bei. ...

<https://www.via.rwth-aachen.de/downloads/Zieger-Der%20Einfluss%20von%20Pufferzeitverteilungen%20im%20Fahrplan.pdf>  
[https://www.via.rwth-aachen.de/downloads/Dissertation\\_Schwanhaeusser\\_2te\\_Auflage\\_Text.pdf](https://www.via.rwth-aachen.de/downloads/Dissertation_Schwanhaeusser_2te_Auflage_Text.pdf)

### Haltezeiten

Die **Mindesthaltezeit** ist die Zeit eines Reisezuges, die für das Öffnen der Türen, den Fahrgastwechsel und zur Abfertigung inklusive Türschließen benötigt wird. Die bei der Fahrplankonstruktion eingeplante **Haltezeit** darf die vorgegebene Mindesthaltezeit nicht unterschreiten. ...

<https://publications.rwth-aachen.de/record/775115/files/775115.pdf>  
<https://de.wikipedia.org/wiki/Mindesthaltezeit>

### Umsteigezeit/Übergangszeit

**Übergangszeit** (oder *Mindestübergangszeit*) ist im Reiseverkehr die zum Umsteigen der Passagiere und zum Überführen des Gepäcks zwischen zwei Transportmitteln verfügbare Zeitspanne. ...

<https://www.dbinfrago.com/resource/blob/12596736/dd38fcc7b7a540b91c5f5a277362e5fd/Ril-402-0203A01-NBN-2025-data.pdf>  
[https://de.wikipedia.org/wiki/%C3%9Cbergangszeit\\_\(Reiseverkehr\)](https://de.wikipedia.org/wiki/%C3%9Cbergangszeit_(Reiseverkehr))

## Quellen:

1 <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1084717/umfrage/umfrage-zum-hauptverkehrsmitteln-auf-geschaeftsreisen-der-deutschen/>  
<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/13626/umfrage/reisende-im-schienenpersonenverkehr-der-db-ag/>  
<https://kpi.deutschebahn.com/de/leistung>

2 [https://www.gesetze-im-internet.de/ebo/\\_40.html](https://www.gesetze-im-internet.de/ebo/_40.html)

2.1 Überarbeitung der Richtlinien der EU-Norm 1315/2013

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=COM%3A2021%3A810%3AFIN>

3 [https://www.dbinfrago.com/web/schienennetz/netzzugang-und-regulierung/nutzungsbedingungen/ueberlastete\\_schienenwege-11916932](https://www.dbinfrago.com/web/schienennetz/netzzugang-und-regulierung/nutzungsbedingungen/ueberlastete_schienenwege-11916932)