

Konstruktive Kritik am aktuellen Zielfahrplan des Deutschlandtakts ist von überragendem öffentlichen Interesse!

1. Deutschlandtakt ist der Marketingname eines Integralen Taktfahrplans in Deutschland

Die Grundidee ITF wird von maßgeblichen Teilen der Gesellschaft begrüßt. Auch von vielen Bürgerinitiativen und Umwelt- bzw. Naturschutzverbänden. Deren millionen-fache Mitgliederzahl blieb bislang ungehört!

2. Der Zielfahrplan ist die konkrete Ausgestaltung der Idee ... und wird von maßgeblichen Teilen der Gesellschaft kritisiert!

Die iterative Entwicklung des aktuellen Zielfahrplans und auch dessen aktuelle Weiterentwicklung erfolgt unter Ausschluss maßgeblicher Teile der Gesellschaft. Daher bleibt dem Teil der Bevölkerung nur die Kritik im Nachgang. Das Bundesverkehrsministerium (Scheuer, 20. Wahlperiode) hatte sich erwiesenermaßen die Frist gesetzt, **in dessen Legislatur einen finalen Zielfahrplan** zu erwirken. Daran wurde zusammen mit der Bahnbranche mit Hochdruck gearbeitet - zulasten von sozialen, ökologischen, ökonomischen und klimatorischen Aspekten. Diese Vorgehensweise „quick and dirty“ ist völlig inakzeptabel, weil undemokratisch, unvernünftig, rechtswidrig!

ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNIS

Stand nach Besprechung inkl.
Besprechungsergebnissen

Abstimmung Zeitschiene

- 28.2/1.3: Workshop mit SGV in Berlin mit tts, Inhalte:
 - Vorstellung Prognosethematik
 - Vorstellung Gründe für Abweichung
 - Vorstellung Methodik und weitere Schritte zur Angebotsplanung FV
 - Diskussion Rückmeldungen des Sektors
 - Abfrage mit Frist ende März zum bisher vorliegenden Trassenkonzept
- In der Zwischenzeit: informeller Austausch mit Sektor Gv und PV, um Alternativen auf Basis der Rückmeldungen abzugleichen und den Planfall «2. Gutachterentwurf» zu konkretisieren
- Bis Anf. Mai 2. Gutachterentwurf SGV und SPV
- Verfahren zur wirtschaftlichen Bewertung: Vorstellung an Regionalrunde und an AG1 im Mai
- Regionalrunde SPV Anfang Mai unter Beteiligung des SGV
- Ca. Mitte Mai Ministervorstellung 2. Gutachterentwurf
- Bezugsfall 2030.18 wird dann im Frühsommer (2 Monate) erarbeitet
- Rückmeldung bis Ende Juni des Güterverkehrs zum 2. Gutachterentwurf
- Anfang Oktober Ergebnisse wirtschaftliche Vorbewertung per Gesamtrunde / erweiterte AG1
- Möglichkeit zur Rückmeldung der Länder innert eines Monats
- Einarbeitung der Vorbewertungsergebnisse und ggf. Rückkopplungsrunden
- **3. und letzter Gutachterentwurf im Lichte der Diskussion ca. Januar 2020**
- Infrastrukturliste wird erst dann an alle verteilt

3. Öffentlichkeit ausgeschlossen versus „überragendes öffentliches Interesse“

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 wurde unter Öffentlichkeitsbeteiligung erarbeitet. Obwohl mit der Weiterentwicklung des BVWP 2030 gravierende Betroffenheiten zu erwarten sind, hat das Bundesverkehrsministerium eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung unterschlagen. Die Aussage, der Bedarfsplan bedeute noch keine Betroffenheit, mag zu historischen Zeiten Gültigkeit gehabt haben – mit der Festlegung auf einen Fahrzeit-genauen Zielfahrplan sieht das anders aus!

Der Deutschlandtakt (Marketingname), aber nicht der Zielfahrplan, wurde mittels Fußnote in das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG Anlage Bedarfsplan) eingefügt; wobei unter Juristen unklar ist, ob dieses Vorgehen gesetzeskonform ist. Stattdessen findet sich der ebenso juristisch unklare Begriff des „überragenden öffentlichen Interesses“.

Eine gesetzlich verpflichtende Strategische Umweltprüfung (SUP) wurde bis heute nicht durchgeführt. So fehlt bislang auch über diesen Weg die Öffentlichkeitsbeteiligung. Vielmehr wird aktuell über das Ob und Wie einer SUP gefachsimpelt, obwohl bereits unter Direktive des 3. Zielfahrplans konkrete Bahnprojekte geplant werden und sogar kurz vor einer Parlamentarischen Befassung stehen. Es ist also die Pflicht der Öffentlichkeit – sprich von Bürgerinnen und Bürgern in Initiativen, von Umwelt- oder Naturschutzverbänden – Kritik an diesem Vorgehen zu äußern!

**„Wer das erste Knopfloch verfehlt,
kommt mit dem Zuknöpfen nicht zu Rande“ J. W. von Goethe**

Im Laufe dieser Stellungnahme begründen wir, warum die Kritik dringend ist und entsprechende Beachtung finden muss!

4. Das Vorbild „Schweiz“ hat unvergleichbare Bedingungen und Prämissen für ihren Integralen Taktfahrplan (ITF) und ihr System Eisenbahn

- + Die Schweiz unterliegt keinen EU-Vorgaben.
- + Die Schweiz hat eine Staatsbahn, die keinen marktwirtschaftlichen Zwängen unterliegt.
- + Die Schweiz ist flächig kleiner als das Bundesland Niedersachsen.
- + Die Schweiz hat eine Bevölkerungszahl von 11% der Bundesrepublik.
- + Die Schweiz stimmt maßgebliche Entscheidungen per Volksentscheid ab.
- + Die Schweiz hat sich ausdrücklich gegen Hochgeschwindigkeitsstrecken ausgesprochen.
- + Die Schweiz garantiert (!) die Verkehrsanbindung von Haustür zu Haustür.

Nichtsdestotrotz ist die Grundidee „Integraler Taktfahrplan“ auch in Deutschland umsetzbar und begrüßenswert. Nichts anderes sagen Kritiker des 3. Zielfahrplans, die nur das Ergebnis, nicht aber die Aufgabe in Frage stellen!

5. Die Festlegung der übergeordneten ITF-Ziele durch den „Schienenpakt“ ist eine mangelhafte Basis für einen Zielfahrplan des Deutschlandtakts

Der Schienenpakt setzt sich aus Vertretern des Bundesverkehrsministeriums und den Größen der Bahnlobby zusammen. Dieses Konglomerat hat mit eigenwirtschaftlichen Interessen und Wünschen zu falschen Prämissen bei der Berechnung des Zielfahrplans geführt

- maximale Reisezeitverkürzungen,
- betriebswirtschaftlicher Eigennutz der Eisenbahnunternehmen,
- die Priorisierung des Personenfernverkehrs vor dem zig-fach häufiger genutzten Nahverkehr,
- Metropo-Sprinter statt Flächenbahn,
- unbelegte Fahrgastzahl-Annahmen bzw. -Prognosen.

Das Paradigma „Erst den Fahrplan berechnen; daraus ergibt sich die notwendige Schieneninfrastruktur“ muss jedoch trotzdem in seinem Ergebnis die Umsetzungsdauer, Realitätsnähe, Finanzierbarkeit, den gesellschaftlichen Bedarf widerspiegeln. Das fehlt beim aktuellen Zielfahrplan (3. Gutachterentwurf) völlig und wird daher vollkommen zurecht kritisiert!

6. Der Zielfahrplan basiert auf einer Prognose, die den Zielfahrplan als bereits fertig umgesetzt erachtet

Die Verkehrsprognose 2030, die während der iterativen Entwicklung des Zielfahrplans galt, hatte sich bereits zur Veröffentlichung des „finalen Zielfahrplans“ im Jahr 2020 als falsch erwiesen. Man propagierte damals noch das Umsetzungsziel „Verdoppelung der Fahrgastzahlen“ sowie die „Umsetzung des Deutschlandtakt-Zielfahrplans“ bis zum Jahr 2030.

Die aktuell veröffentlichte Verkehrsprognose legt für ihre Zahlen die Voraussetzung zugrunde, dass der Zielfahrplan bis zum Jahr 2040 vollständig umgesetzt ist. Auch diese völlig unrealistische und daher eratische Annahme führt zu genauso fehlerhaften Bedarfs-Prognosezahlen. Der Öffentlichkeit ist dieses stoisch-trotzige Festhalten an grundlegenden Fehlentscheidungen nicht zu vermitteln!

7. Die Finanzierung des gesamten Infrastrukturausbaus für den Deutschlandtakt wurde bisher völlig ausgeblendet

Die Zielsetzung im Jahr 2019 (!) „3. und letzter Gutachterentwurf ca. Januar 2020“ (siehe oben) hat dazu geführt, dass die Verwendung von Steuergeldern, das heißt die Finanzierung eines solchen Mega-Projekts, nicht berücksichtigt wurde. Die nicht geprüfte und völlig offen gebliebene Finanzierbarkeit des Deutschlandtakts ist unter Aspekten wie Investitionspläne, Sozialgerechtigkeit, Bundes- und Landeshaushaltsordnungen unverantwortlich. Ein Zielfahrplan muss auch unter solchen Betrachtungen umsetzbar sein. Die Vorgehensweise von Bund und Stakeholdern ist mehr als kritikwürdig bis hin zu skandalös.

8. Bahnprojekt-Planungen unter der Vorgabe des aktuellen Zielfahrplans voranzureiben ist eine rechtliche Grauzone

Obwohl der aktuelle Zielfahrplan sich rechtlich auf dünnem Eis bewegt, gehen die Bundestagsabgeordneten davon aus, dass dessen schnelle Einzel-Projekt-Umsetzung der Daseinsvorsorge der Gesellschaft dient. Die Mitglieder des Bundestages – und damit auch der Petitionsausschuss bzw. der Verkehrsausschuss – müssen sich mit dem Vorwurf auseinandersetzen, ihren grundlegenden Aufgaben als gewählte Volksvertreter nicht genügend nachzukommen! Der Paradigmenwechsel hin zu einem ITF bedeutet die Fahrzeit-genaue Festlegung und schränkt damit die Bahnprojekt-Planung in essentiellen Punkten bedeutend ein. Das bisherige Vorgehen im Zusammenhang mit den Einzel-Projekten des Bedarfsplans kann nicht

so fortgeführt werden. Die Einzel-Projekte des Bedarfsplans zu bündeln dient dem Versuch, eine positive Kosten-Nutzen-Darstellung zu erreichen. Sie entlässt jedoch nicht die Abgeordneten aus ihrer Pflicht, im Sinne einer „Abwägungspflicht“ alle Aspekte eines Bedarfsplans der Infrastruktur zu bewerten! Die Neuberechnung des Zielfahrplans muss mit einer eingehenden „Plausibilitätsprüfung“ einhergehen. Werden die Abgeordneten dazu wegen fehlender oder unterlassener Informationen nur unzureichend unterrichtet („Darlegungslast“), können ihre Entscheidungen und die Gesetzesbegründungen so fehlerhaft sein, dass in Normenkontrollverfahren vor dem Bundesverfassungsgericht die Nichtigkeit eines solchen Gesetzes festgestellt wird!

Es ist nicht zielgerichtet, mangelhafte Grundsatzentscheidungen von Abgeordneten durch betroffene Bürger in Planfeststellungsklagen klären zu lassen. Den Abgeordnete obliegt die Pflicht, ein vernünftiges und rechtssicheres Konzept für einen Deutschlandtakt und dessen Zielfahrplan einzufordern!

Konstruktive Vorschläge für eine bessere Bahn

9. Neuberechnung des Zielfahrplans mit geänderten Zielvorgaben erforderlich und gefordert

Unter Berücksichtigung von ökologischen, ökonomischen, sozialen, haushalterischen, klimatologischen Gründen müssen die Zielvorgaben des Zielfahrplans geändert bzw. erweitert werden. Die „Arbeitsgruppe Deutschlandtakt“ muss die Gesellschaft repräsentieren, neu aufgestellt werden und ihre Arbeit neu beginnen. Das Ziel muss ein Zielfahrplan sein, der realistisch und zeitnah umgesetzt werden kann. Die Neuberechnung muss vom Bundesverkehrsministerium beauftragt werden. Zeit und Kosten dafür wären sehr gut investiert!

Verständlich ist, dass das Verkehrsministerium sich gegen die Neuberechnung wehrt, da ja deren Beamte in Zusammenarbeit mit der „Arbeitsgruppe Deutschlandtakt“ das jetzige Ergebnis zu verantworten haben. Allerdings sollten sich alle an der Entwicklung des Deutschlandtakt-Zielfahrplans Beteiligten kritisch selbst hinterfragen und eine gesellschaftlich und finanziell tragbare Version eines Zielfahrplans nicht ausbremsen.

Der Zweck des Integralen Taktfahrplans ist nicht nur die theoretisch-technische Verbesserung an Umsteigeknoten und -zeiten oder das Alle-halbe-Stunde-Fahren oder das theoretisch-mathematische Konstrukt eines Netzfahrplans. Der ITF ist die Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Mobilitätswende und damit Grundvoraussetzung für die Erreichung der Klimaziele!

10. Bei der Neuberechnung des Zielfahrplans mit geänderten Zielvorgaben geht es nicht um Bahnprojekt-Planungen

Kritik seitens der Öffentlichkeit wird gern als Eigennutz abgewertet. Dabei wird außer Acht gelassen, dass Lobbyisten qua Amt Eigennutz betreiben. Während die Bahnlobby den Zielfahrplan unter Berücksichtigung ihrer Wünsche und Forderungen mitentwickelt hat, blieb die Öffentlichkeit als Kontrollinstanz ausgeschlossen. Deren Wünsche und Forderungen müssen nun nachgereicht werden.

+ Die Gesellschaft fordert Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit vor Reisezeitverkürzung.

- + Die Gesellschaft fordert ein resilientes Schienennetz statt überreizter Hochgeschwindigkeitskorridore.
- + Die Gesellschaft fordert die Priorisierung von Instandhaltung und Modernisierung sowie Ausbau vor Neubau.
- + Die Gesellschaft fordert die Ausweitung eines flächendeckenden Schienennetzes für die Erweiterung des regionalen Angebots an Öffentlichen Verkehrsmitteln.
- + Die Gesellschaft fordert saubere, funktionierende Bahnhöfe und dortige praxistaugliche, realistische Umsteigeoptionen.
- + Die Gesellschaft fordert soziale Gerechtigkeit, finanzielle Sicherheit, aktiven Klimaschutz.

Die Neuberechnung des Zielfahrplans hat erst einmal nichts mit Bahnprojekt-Planungen zu tun: „Erst den Fahrplan berechnen; daraus ergibt sich die notwendige Schieneninfrastruktur“! Allerdings verweisen wir auf Punkt 8. .

11. Die Neuberechnung des Zielfahrplans geht einher mit der Überprüfung und Änderung des Bedarfsplans und des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Die Bundestagsabgeordneten bzw. die Landtagsabgeordneten sind gleichermaßen aufgerufen und verpflichtet, ihren gesellschaftlichen Aufgaben nachzukommen. Die Prognosen, der Bedarfsplan und das Gesetz bedürfen einer grundlegenden Überarbeitung. Das muss vonseiten der Abgeordneten des Bundestages und der Landtage ernst genommen und initiiert werden. Das Bundesverfassungsgericht bekräftigt wiederholt die "Darlegungslast", deren Mangelhaftigkeit im weiteren Prozess der Entscheidungsfindung von Parlament und Bundesrat zu einer evident sachwidrigen Gesetzesbegründung und damit zur Nichtigkeit des Gesetzes führt!

Zusammenfassung für eine Neuberechnung:

Gründe

Recht & Ordnung

Der 3. Zielfahrplan (3. Gutachterentwurf) missachtet

- die Gewährleistung, dem Allgemeinwohl zu dienen (GG Art. 14, Art. 87e)
- die Gewährleistung, die Klimaschutzziele zu erfüllen (KSG § 1, § 13)
- die vorgelagerte strategische Umweltprüfung (UVPG § 1, Anlagen 1 Nr. 14.7; 5 Nr. 1)
- das Erfordernis nach gesamtwirtschaftlichem Gleichgewicht (BHO § 2, § 7)
- die Berücksichtigung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung (VwVfG § 25)

Grundgesetz

Der Dienst am Allgemeinwohl definiert sich nicht nach der Wirtschaftlichkeitsberechnung der Deutschen Bahn AG, sondern nach dem Wohl der Gesellschaft. Bürgerinnen und Bürger sind neben der Wirtschaft der tragende Teil. Dieselbe Klarstellung betrifft den Begriff „überragendes öffentliches Interesse“.

Das Hauptaugenmerk des 3. Zielfahrplans liegt fälschlicherweise auf der eigenwirtschaftlichen Verbindung der Groß-Metropolen (mit Flughafen) anstatt auf der Verbindung von Regionalzentren in der Fläche, wo zwei Drittel der Bevölkerung lebt und ein Großteil der Wirtschaft angesiedelt ist.

Der Schutz des Eigentums ist ein Grundrecht. Der Verlust von Eigentum zugunsten des Wohls der Allgemeinheit setzt eine hohe Verantwortung bei der Konzeption

	eines Zielfahrplans voraus. Das Konzept „Erst der Fahrplan, dann die Infrastruktur“ bedeutet ein voraussagendes Risiko von Verlust des Eigentums und erfordert umso mehr die Einbeziehung der Gesellschaft in die Entwicklung eines Zielfahrplans!
Klimaschutz gesetz	Der 3. Zielfahrplan hat im Laufe seiner Entwicklung keine Klimaschutzziele berücksichtigt. Es wurden bislang keinerlei Revisionen des 3. Zielfahrplans unternommen, die die Einhaltung der nationalen Klimaschutzziele und EU-Klimavorgaben betreffen. Das Argument, die Bahn sei per Definition ‚Klimaschutz‘ verfangt nicht, da der 3. Zielfahrplan ein immenses Maß an Tunnel, Brücken, Beton-Gleisbetten erfordert, die die Emission von Treibhausgasen in die Höhe treibt. Die Klimaschutz-Vorbildfunktion der öffentlichen Hand wird mit dem 3. Zielfahrplan in die Hände der Projektplaner der Deutschen Bahn AG gelegt. Die DB AG legt dabei ihr Hauptaugenmerk auf die DB-eigene Wirtschaftlichkeitsrechnung. Klimaschutzziele sind für die DB AG Marketing; daher liegt das Hauptaugenmerk auf Hochgeschwindigkeits-Korridore zwischen Groß-Metropolen anstatt auf der Angebotsausweitung in der Fläche für Personen- und (!) Güterverkehr. Die Vermeidung oder Verursachung von Treibhausgasen (CO₂ u.ä.) ist derzeit bei der Projektplanung der DB AG kein Auswahlkriterium. Das zeigt, dass diese Ziele bereits bei der Ausarbeitung des Zielfahrplans definiert werden müssen! Die Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung setzt sich eindeutige Ziele, die aktuell nicht erreicht werden. Der 3. Zielfahrplan hat das Ziel, eine Reduzierung des täglichen Flächenverbrauchs von Siedlungs- und Verkehrsflächen auf unter 30 Hektar bis 2030 und bis 2050 eine Netto-Null-Flächenkreislaufwirtschaft, nicht in der Konzeption berücksichtigt. Das bedarf dringend einer Korrektur!
Gesetz zur Umweltver- träglichkeits- prüfung	Die im UVPG genannten Schutzgüter setzen Maßstäbe auch für einen zukünftigen Zielfahrplan. Zerstörte Umwelt kann wegen der 100%igen Flächenbelegung weder kompensiert werden und erst Recht nicht mit Geld aufgewogen werden. Jedweder Zielfahrplan ist diesem Gesetz verpflichtet!
Bundeshaus- haltsordnung	Bundestagsabgeordnete dienen als Treuhänder der Steuerzahlenden und damit dienen Sie dem Wohl der Gesellschaft. Sie üben eine Kontrollfunktion aus. Der 3. Zielfahrplan enthält ein Dutzend Mega-Großprojekte, die nicht dem gesamtwirtschaftlichen Gleichgewicht Rechnung tragen! Die gravierenden Änderungen der wirtschaftlichen und politischen Weltlage hat alle Baumaßnahmen in einer Größenordnung verteuert, die ein gleich gebliebener Nutzen nicht auffangen kann. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis des 3. Zielfahrplans stammt aus dem Jahr 2015 (!) und entspricht nicht im geringsten der aktuellen Realität und der zukünftigen Prognose. Es bedarf für den 3. Zielfahrplan einer neuen Kosten-Nutzen-Analyse auf Basis der aktuellen Werte. Nur zwei der Hochgeschwindigkeits-Korridore verschlingen → Berlin – Hamm mit 300 km/h voraussichtlich 15 Milliarden € plus → Würzburg – Nürnberg mit 300 km/h voraussichtlich 15 Milliarden €

Die Investitionsmittel (30 Milliarden €) werden überproportional für wenige (2) Hochgeschwindigkeits-Projekte für Groß-Metropol-Verbindungen verwendet; während die Investitionsmittel für Maßnahmen zum Allgemeinwohl der breiten Gesellschaft unterfinanziert sind.

Ein Integraler Taktfahrplan ist ein Fahrplan für die Zukunft. Die Erstellung eines Zielfahrplans bindet auf Jahrzehnte Investitionsmittel. Das ist in der geplanten Größenordnung von 48 Milliarden € mit Stand 2015 (!) eine Größenordnung, die das Finanzministerium bzw. den Haushaltsausschuss betrifft. Diese spartenübergreifende Prüfung hat bei der Konzeption des 3. Zielfahrplans nicht stattgefunden und muss bei der Neuberechnung eines Zielfahrplans mit bedacht werden.

Verwaltungs- verfahrens- gesetz

Die gesamte Gesetzgebung ist nicht auf den Paradigmenwechsel „Erst der Fahrplan, dann die Infrastruktur“ ausgelegt. Vielmehr ist alles noch nach dem alten System der Bedarfsplanung ausgelegt. So auch das Verwaltungsverfahrensgesetz.

Öffentlichkeit sbeteiligung

Jeder Zielfahrplan schafft eine bedeutsame Betroffenheit der Öffentlichkeit und muss daher unter einer umfassenden Beteiligung der Öffentlichkeit konzipiert werden. Der 3. Zielfahrplan wurde unter Ausschluss maßgeblicher Teile der Gesellschaft, wie Bürgerinnen und Bürger, Umwelt- und Naturschutzverbände, Klimarat) entwickelt. Der Politikverdrossenheit der übergangenen Bevölkerung muss mit Ehrlichkeit und Beteiligung begegnet werden!

Der Verstoß gegen die Aarhus-Konvention macht den 3. Zielfahrplan juristisch angreifbar.

Gründe

Konzept & Technik

Der 3. Zielfahrplan (3. Gutachterentwurf) setzt falsche Maßstäbe

- in seiner Methodik
- in seiner Zielsetzung
- in seiner Gestaltung
- in seiner Umsetzung

Methodik

Die Bahnlobby unter sich. Das ‚Zukunftsbündnis Schiene‘ ist ein geschlossener Kreis von Interessenvertretern der Bahnbranche. Einfluss auf die iterative Gestaltung des Zielfahrplans haben nicht verantwortungsbewusste das Allgemeinwohl im Blick habende Wissenschaftler und Fachleute, sondern die Großen der Bahnbranche. Geäußerte Bedenken aus der ‚Arbeitsgruppe Deutschlandtakt‘ wurden protokolliert und nicht weiter verfolgt.

Die Interessenvertreter des Hochgeschwindigkeit-Personenverkehrs setzten sich überproportional stark mit ihren eigenbetrieblichen Interessen durch. Zulasten der der Anbindungen in der Fläche sowie zulasten des Schienengüterverkehrs.

Zielsetzung

Quick and dirty. Bereits am Anfang der Legislatur unter ex-BM Scheuer wurde festgelegt (!), dass der 3. und letzte Gutachterentwurf (!) zum Ende der Legislatur fertig gestellt ist (Arbeitsbesprechung BMVI – Gutachter SMA am 24.01.2019).

Das Ziel war nicht ein realistischer, bezahlbarer, resilienter Zielfahrplan, sondern

	die Schaffung von Tatsachen innerhalb einer Legislatur. Diese Vorgehensweise ist Steuergeldverschwendung, begünstigt Politikverdrossenheit und die Abwanderung frustrierter Wählerinnen und Wähler an den politisch rechten Rand.
Gestaltung	Auf Kante genäht. Anstatt Eckdaten für die Umsetzung im Blick zu behalten (Größe des Schienennetzes, Zustand der Infrastruktur, Fertigstellung der Digitalisierung, Elektrifizierung, Harmonisierung der Fahrgeschwindigkeiten, Kosten und Finanzierung, EU-rechtliche Voraussetzungen, CO ₂ -Vermeidung, Dauer der Umsetzung) wurde die Bahnbranche umfassend nach ihren Wünschen gefragt, die maximal in die Berechnung des Zielfahrplans einfließen. Das Ergebnis ist ein mathematisch-theoretischer Fahrplan, der keinerlei Resilienzprüfungen unterzogen wurde und niemals in der Praxis umsetzbar sein wird.
Umsetzung	In Etappen bis zur Jahrhundertwende. Die erfolgreiche, also vollumfängliche Umsetzung des Deutschlandtakts (3. Zielfahrplan) liegt der Verkehrsprognose 2040 als Prämisse zugrunde! Allgemein anerkannt ist bereits jetzt diese Basisannahme verfehlt. Nicht einmal ex-PSs Theurers geschätzte vollständige Umsetzung im Jahr 2070 wird in Fachkreisen als realistisch angesehen. Umso wichtiger ist es, heute aus den Fehlern des 3. Zielfahrplans zu lernen und stattdessen eine Neuberechnung des Zielfahrplans anzugehen. So würde eine Verkehrsprognose 2040 wenigstens von einem realistischen Zielfahrplan ausgehen können. Eine realistische Umsetzung dient einer erfolgreichen Mobilitätswende und damit dem dringend gebotenen Klimaschutz.
Ziele	Ein pünktlicher, zuverlässiger, realistischer, garantierter Zielfahrplan, der - in ihrer realen Abbildung der Allgemeinheit dient - die zeitnahe, erfolgreiche Mobilitätswende, also den Klimaschutz, voran bringt - nachhaltig und zukunftsweisend aufgestellt ist - unter Berücksichtigung des realen Zustands der Infrastruktur finanzierbar ist - mit der drohenden Enteignung maximal verantwortungsvoll umgeht - für die Entwicklung aller Teile der Gesellschaft einbezieht - die optimale Lösung für alle darstellt Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit bedeuten den Bahnreisenden mehr als Reisezeitverkürzungen. Pünktlich wie die Bahn! Ein realistischer Fahrplan realisiert das in der Praxis Notwendige und nicht das in der Theorie Machbare. Pragmatismus statt Wunschkonzert! Der Zielfahrplan muss auch in der Fläche garantiert bedient werden. Nur mit dieser berechenbaren Fahrplangestaltung wechseln Autofahrer in den Zug. Diese Aufgabe darf nicht auf die Länder abgewälzt werden, sondern muss vom Bund durch eine entsprechende Gewichtung im Zielfahrplan unterstützt werden. Die Bahn kommt! Die Bahn muss dort fahren, wo die Menschen wohnen und ihre Arbeitsplätze liegen. Der Fahrplan muss den echten Lebensverhältnissen genügen, ebenso der Demografie und den Bedürfnissen. Live is live! Die Mobilitätswende gelingt nicht mit Verboten und Repressalien, sondern mit einer zeitnahen Angebotsausweitung der Öffentlichen Verkehrsmittel. Ergänzend sollte

die Einführung eines Deutschland-Tarifsystems erörtert werden. Die Uhr tickt!
Der Zielfahrplan und damit die Ausgestaltung der Infrastruktur muss die
Nachhaltigkeitsstrategie nachbilden. Die Netto-Null-Flächenkreislaufwirtschaft des
Zielfahrplans dient als echte Vorbildfunktion. Die Zukunft beginnt jetzt!
Instandsetzung, Modernisierung, Elektrifizierung, Reaktivierung, Digitalisierung ...
wir haben so viel aufzuholen, und alles muss finanziert werden. Lieber der Spatz in
der Hand als die Taube auf dem Dach!

Von oben herab ist keine gute Methode, mit Sorgen und Ängsten umzugehen.
Respekt, Wertschätzung und Teilhabe sind Voraussetzung für eine Lösung, die alle
mittragen!

Der Zielfahrplan muss sich Alternativen stellen: ein Wettbewerb der Zielfahrplan-
Konzepte. Es gibt unterschiedliche alternative Vorschläge, die ernsthaft betrachtet
und bewertet werden müssen (zb. das Konzept des ABBD). Für eine bessere Bahn!

Lösung

Neuberechnung des Zielfahrplans unter Einbindung aller Stakeholder.
Nachfolgend die Revision und Korrektur des BVWP und des BSWAG.

Mit freundlichen Grüßen

Claudia Grimm

Sprecherin der Initiative Pro-Ausbau – Bahnfreunde aus dem Landkreis Schaumburg

info@pro-ausbau.de

www.pro-ausbau.de

