

Der Deutschlandtakt und die Verkehrsprognose

Ein irrwitziger Zirkelschluss



Zwei unrealistische Theorien, die niemals realistische Praxis werden.
Warum? Weil der Zielfahrplan unfinanzierbar ist.

Der Deutschlandtakt

Die Realisierung der bedarfsplanrelevanten Infrastrukturmaßnahmen für den Zielfahrplan Deutschlandtakt ist **unter den getroffenen Annahmen und den vorgegebenen Randbedingungen** (...) eindeutig gesamtwirtschaftlich vorteilhaft [NKV 1,46 Stand 2015]. Damit ist die Voraussetzung dafür gegeben, dass die Infrastrukturmaßnahmen in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene [BVWP] aufrücken.

Das Bewertungsergebnis **hängt allerdings maßgeblich davon ab**, dass die in den Netzgrafiken abgebildeten Bedienungsangebote des SPV **jeweils vollumfänglich umgesetzt werden**. Andernfalls würde sich nicht nur der Nutzenbeitrag des Güterverkehrs verringern, weil die Einschränkungen im Bezugsfall geringer ausfallen, sondern auch der Nutzenbeitrag des Personenverkehrs würde kleiner werden, weil sich die verkehrlichen Wirkungen verringern und der Betriebskostensaldo des SPV vergrößern.

Darüber hinaus **hängt der ausgewiesene Nutzen** im Personen- und Güterverkehr auch **davon ab**, dass die **Angebotsausweitungen des SPNV und die daraus abgeleiteten, ausschließlich dem SPNV zuzuordnenden Infrastrukturmaßnahmen ebenfalls umgesetzt werden**.

Quelle: Seite 175 Abschlussbericht Deutschlandtakt 3.0

[https://downloads.ctfassets.net/scbs508bajse/7oB2P0qqjFPmrt6FSXSxy/](https://downloads.ctfassets.net/scbs508bajse/7oB2P0qqjFPmrt6FSXSxy/f2f48d117f4399a3b165cac6ebf4f179/2022-09-01_Abschlussbericht_Deutschlandtakt_3-00.pdf)

[f2f48d117f4399a3b165cac6ebf4f179/2022-09-01_Abschlussbericht_Deutschlandtakt_3-00.pdf](https://downloads.ctfassets.net/scbs508bajse/7oB2P0qqjFPmrt6FSXSxy/f2f48d117f4399a3b165cac6ebf4f179/2022-09-01_Abschlussbericht_Deutschlandtakt_3-00.pdf)

Das heißt: nur wenn der 3. Zielfahrplan KOMPLETT FÄHRT – also alle vorgesehenen Angebote des SPV! + alle SGV! + alle SPNV! – gilt das NKV von 1,46. Sonst nicht!

Zirkelschluss:

Die Projekte des Deutschlandtakts_{3.Zfp} erreichen **nur dann einen NKV größer 1 wenn sie vollständig umgesetzt** sind.

Die Projekte des Deutschlandtakts_{3.Zfp} können nur dann vollständig umgesetzt werden, wenn **sie einen NKV größer 1 erreichen und so in den BVWP aufrücken**.



Zwei unrealistische Theorien, die niemals realistische Praxis werden.
Warum? Weil die Verkehrsprognose unerfüllbar ist.

Die Verkehrsprognose

Daher wurde die Realisierung aller im „Vordringlichen Bedarf“ festgelegten Maßnahmen unterstellt, und zwar für alle Verkehrszweige, auch um hier eine Gleichbehandlung der Verkehrsträger zu gewährleisten.

Im Eisenbahnverkehr umfasst diese Prämisse die Realisierung des Deutschlandtaktes gemäß Zielfahrplan 3. Gutachterentwurf. Dies umfasst den Ausbau der Großknoten, die Reaktivierung stillgelegter Strecken und die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Bestandsnetzes inklusive der Infrastruktur für 740 m-Züge. Sowie die Umsetzung des ETCS Level 2.

Quelle: Seite 63 Band 6.1 E Verkehrsentwicklungsprognose – Prognosefall 1 „Basisprognose 2040“
https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/verkehrsprognose-2040-band-6-1-e-verkehrsentwicklungsprognose-prognosefall-1-basisprognose-2040-ergebnisse.pdf?__blob=publicationFile

Das heißt: die Verkehrsprognose 2040 – in 14 Jahren – wurde erstellt unter unrealistischen Prämissen. Deren Prognosezahlen gelten nur unter Vollendung ALLER dieser Annahmen! Sonst nicht!

Auch wenn es das Dilemma von Prognosen ist, immer einen Anteil von Glaskugelhuckerei zu beinhalten, so sind doch diese irrwitzig überdimensionierten Prämissen bereits jetzt zu 100 % verfehlt. Das verfälscht alle in der Prognosen aufgestellten Zukunftsblicke und deren Zahlen.

Zirkelschluss:

Der Deutschlandtakt_{3.Zfp} wurde auf Basis der Verkehrsprognosen 2030 + 2040 erstellt.
Die Verkehrsprognose 2040 wurde auf Basis des Deutschlandtakt_{3.Zfp} (u.v.m.) erstellt.

Sehr geehrte Abgeordnete,
wir fordern Sie auf, diesem irrwitzigen Zirkelschluss ein Ende zu bereiten und als Basis Ihrer Verkehrs-, Haushalts- und Umwelt/Klima-Politik von realen Umständen auszugehen! Es ist erforderlich, eine Neuberechnung des Deutschlandtakt Zielfahrplans zu erwirken unter realistischen und bezahlbaren Prämissen!