

EisenbahnWissenschaftliche Untersuchung kurz: Stresstest für den gesamten Deutschlandtakt

In der Anhörung am 23.02.2026 zur Petition 180105 wurde seitens des BMV behauptet, dass zum Deutschlandtakt Simulationen stattgefunden hätten, um so den Deutschlandtakt einem sogenannten Stresstest zu unterwerfen. Dieser Behauptung stellen wir folgende Fakten gegenüber :

FAKT 1 : Der Deutschlandtakt ist ein Marketingname für den 3. Zielfahrplan. Dieser wurde **keinem Stresstest** unterzogen! **Niemand weiß**, ob der 3. Zielfahrplan in der jetzigen berechneten Form in Gänze „fahrbar“ ist! Es wurden **lediglich einige Knotenbahnhöfe** einer EBWU unterzogen. Diese Untersuchungsergebnisse sind **nicht frei öffentlich** zugänglich.

[Quelle https://downloads.ctfassets.net/scbs508bajse/7oB2P0qqjFPmrt6FSXSxsf2f48d117f4399a3b165cac6ebf4f179/2022-09-01_Abschlussbericht_Deutschlandtakt_3-00.pdf
Seite 20 Ergänzende Knotenuntersuchungen zur Bundesverkehrswegeplanung - betrachtete Knoten: Hamburg, Hannover, Köln, Frankfurt (Main), Mannheim und München]

FAKT 2 : Der Bundesverkehrswegeplan basiert auf dem 3. Zielfahrplan. Der BVWP basiert also auf einem Fahrplankonstrukt, dessen **reale Fahrbarkeit niemand kennt**. Das überarbeitete BVWP-Methodenhandbuch wurde am 25.02.2026 veröffentlicht. Darin heißt es, dass **nicht einmal Knotenbahnhöfe einwandfrei untersucht** werden können! s.o.

[Quelle https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-2030-weiterentwicklung-und-aktualisierung-aspekte-methodik.pdf?__blob=publicationFile
Seite 123 All diese Probleme führen dazu, dass insbesondere in den Knoten die Kapazitäten zu positiv ausfallen und in den anschließenden ... (EBWU) der DB InfraGO AG korrigiert werden müssen. Daraus ergeben sich häufig jedoch weitere Investitionsmaßnahmen, die mindestens eine Neuberechnung des NKV erfordern, in einigen Fällen auch die Maßnahmenumsetzung selbst in Frage stellen können.]

FAKT 3 : Die EBWU wird zurzeit erst bei der Umsetzung des Einzelprojekts durchgeführt. Dies geschieht rein auf das Einzelprojekt bezogen, das heißt: es erfolgt **kein Blick über den Tellerrand!** Die Einzelprojekt-EBWU **sagt nichts über die Fahrbarkeit / Qualität / Resilienz des Deutschlandtakts aus!** Die Qualität der Einzelprojekt-EBWU ist massiver Kritik ausgesetzt und **ersetzt nicht die EBWU (den Stresstest) für den gesamten Deutschlandtakt!**

[Quellen zu Stuttgart 21 <https://dip.bundestag.de/vorgang/konsequenzen-aus-dem-vorwurf-des-versto%C3%9Fes-gegen-richtlinien-der-deutschen/41194> und https://wikireal.info/wiki/Stuttgart_21/Leistung/Stresstest_2011 ;
Quellen zu Hamburg-Diebsteich [https://www.linksfraktion-hamburg.de/fernbahnhof-diebsteich-keine-zukunftsfaehige-loesung/#:~:text=Die%20Studie%20war%20die%20Bedingung%20f%C3%BCr%20die,Deutschland%20\(VCD\)%20zum%20Bau%20des%20Fernbahnhofs%20Diebsteich.](https://www.linksfraktion-hamburg.de/fernbahnhof-diebsteich-keine-zukunftsfaehige-loesung/#:~:text=Die%20Studie%20war%20die%20Bedingung%20f%C3%BCr%20die,Deutschland%20(VCD)%20zum%20Bau%20des%20Fernbahnhofs%20Diebsteich.) und <https://prellbock-altona.de/diebsteich-das-naechste-nadeloehr-im-hamburger-netz/>
Quelle zu Hamburg-Bremen-Hannover (Alpha-E+)
<https://beirat-alpha.de/wp-content/uploads/2026/03/PM-1-2026-mit-Anlagen.pdf>
Quelle zu Knoten Lübeck
https://www.luebeck.de/de/rathaus/politik/pil/bi/___tmp/tmp/45081036/KHPZA4RTbTluZIU7pomeM8F17TeozVzrwYlpZFlz/tEUUPuCt0/28-Anlagen/01/Anlage1-Analyse_EBWU_NEU_MSt_003_.pdf]

FAKT 4 : Die DB AG selbst fordert zur Verifizierung des Deutschlandtakts eine EBWU!
„Eine konfliktfreie Trassierbarkeit im mikroskopischen Fahrplantrassentool der DB Netz (aktuell: RuT-K) ist **bisher nicht sichergestellt**. Die ausgewiesenen Reisezeiten zwischen den Knoten sind daher **nicht durch DB Netz als bestätigt anzusehen**. Ob die unterstellten Zugfolgezeiten realistisch sind, ist **mittels des DB-eigenen Fahrplantrassentools zu verifizieren**.“ Trotzdem werden aktuell minutengenaue Fahrzeiten des 3. Zielfahrplans als Planungsvorgabe für milliardenschwere Bahnprojekte zugrunde gelegt!

[Quelle <https://pro-ausbau.de/wp-content/uploads/2026/03/Auszug-aus-Stellungnahme-DB-AG-zum-Abschlussbericht-Zielfahrplan-Dtakt-vom-06-10-2021.pdf>]

FAKT 5 : Es gibt noch gar kein Tool zur Gesamt-EBWU des Deutschlandtakts!
Die ungeprüfte Fahrbarkeit / Qualität / Resilienz des Deutschlandtakts erweist sich als Quell für Fehlentscheidungen. Darüber hinaus ist völlig ungeprüft, welche Klima- und Umweltwirkungen sich durch den Gesamt-Bau ergeben würden!
Sie treffen als Legislative Entscheidungen zu Gunsten des Deutschlandtakts, obwohl Ihre Entscheidungen auf gravierende Wissenslücken basieren. Das ist evident verfassungswidrig!

[Quelle 2019 <https://publications.rwth-aachen.de/record/775843/files/775843.pdf> ;

Quelle 27.09.2023 https://www.dzsf.bund.de/SharedDocs/Downloads/DZSF/Veroeffentlichungen/Fachtagung-Kapazitaet_Vortrag7.pdf?__blob=publicationFile&v=2

Seite 2 Etablierte Verfahren für Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchungen (EBWU) zur Leistungsfähigkeitsuntersuchung sind derzeit insbesondere auf einzelne Strecken beschränkt.

▪ **Es stehen keine allgemein anerkannten Verfahren für Knoten, Teil- oder Gesamtnetze zur Verfügung.** Im Rahmen des Projektes „Methodik der Kapazitätsbewertung des Gesamtsystems und Knotenberechnung“ **soll diese Lücke erforscht und geschlossen werden.**]

Sehr geehrte Abgeordnete!

Der Bundestag hat sich von dem Marketingcoup „öfter-schneller-überall“ blenden lassen! Dem Konstrukt Deutschlandtakt und seinem Zielfahrplan wird nicht genügend kritische und unabhängig-wissenschaftliche Aufmerksamkeit geschenkt!

Wir fordern Sie auf, dem Deutschlandtakt und seinem Zielfahrplan viel mehr detaillierte Antworten auf Ihre kritischen Fragen abzuverlangen!
Dabei weisen wir Sie darauf hin, dass dem Bundesverkehrsministerium und der DB AG mit genügend eigenem Fachwissen zu begegnen ist!

Wir fordern Sie auf, auf eine EBWU des gesamten Deutschlandtakt-Zielfahrplans zu bestehen, bevor aktuelle bzw. weitere Projekte in dessen Namen in Beton gegossen werden! Hier weisen wir Sie darauf hin, dass Erkenntnisgewinn nicht dadurch entsteht, indem man den Bock um gärtnerischen Rat fragt! Vielmehr fordern wir, das Verfahren und das Ergebnis nicht durch die üblichen BMV-Anfragen oder BMV-Gutachter, sondern davon unabhängig wissenschaftlich begleiten und bewerten zu lassen!

www.pro-ausbau.de