

Weiterentwicklung des Deutschlandtakts

Management-Summary

Der Deutschlandtakt ist ein wichtiges Instrument zur Stärkung des Schienenverkehrs, weist aber in seiner bisherigen Umsetzung erhebliche Schwächen auf. PRO BAHN fordert eine grundlegende Reform der Planungspraxis:

Kontinuierliche Weiterentwicklung statt statischer Langfristplanung:

- Aktualisierung des Zielfahrplans alle fünf Jahre integriert verkehrspolitische und technische Neuerungen
- Realitätscheck für Länderanmeldungen – nur finanzierte und umsetzbare Projekte sind aufzunehmen
- Verbindliche Konfliktlösungsmechanismen sind vorzusehen, wenn sich Länder blockieren (Beispiel: Knoten Hamburg)
- Bedarfsorientierte Fernverkehrsplanung statt Orientierung am Status quo heutiger eigenwirtschaftlicher Anbieter

Verbindliche Etappierung statt unverbindlicher Ankündigungen:

- Fünf-Jahres-Etappen mit ambitionierter, aber realistischer Projektauswahl
- Kritische Prüfung von Länderanmeldungen auf tatsächliche Umsetzbarkeit
- Externe Verifizierung von DB InfraGO-Aussagen bei fragwürdigen Kosten- oder Zeitangaben
- Parlamentarisch beschlossene Finanzierung für jede Etappe (Bund und Länder)
- Zwischenfahrpläne alle zwei Jahre zur optimalen Nutzung fertiggestellter Infrastruktur

Kernanliegen: Von der Vision zur Verbindlichkeit – nur ein realistisch geplanter, verbindlich finanzierter und kontinuierlich weiterentwickelter Deutschlandtakt wird das Vertrauen von Fahrgästen und Politik gewinnen und seine volle Wirkung entfalten können.

Präambel

Der Deutschlandtakt stellt einen Paradigmenwechsel in der deutschen Verkehrsplanung dar: Erstmals steht nicht die Infrastruktur am Anfang der Planung, sondern ein integrierter Taktfahrplan, aus dem die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen abgeleitet

werden. PRO BAHN begrüßt diesen Ansatz grundsätzlich und unterstützt die Umsetzung eines deutschlandweiten, vertakteten Schienenverkehrs.

Gleichzeitig zeigt sich nach den ersten Jahren der Deutschlandtakt-Planung, dass die bisherige Herangehensweise erhebliche Schwächen aufweist: unrealistische Länderanmeldungen, fehlende Konfliktlösungsmechanismen, zu lange Planungshorizonte und mangelnde Verbindlichkeit in der Umsetzung. Der ursprüngliche Zielfahrplan 2030 ist bereits heute in weiten Teilen obsolet, da seine Umsetzung nicht konsequent angegangen wurde und weder aktuelle verkehrspolitische Entwicklungen noch technologische Neuerungen berücksichtigt.

PRO BAHN fordert daher eine grundlegende Reform der Deutschlandtakt-Planung, die Realismus, Verbindlichkeit und kontinuierliche Weiterentwicklung in den Mittelpunkt stellt.

1. Kontinuierliche Weiterentwicklung des Deutschlandtakts

1.1 Regelmäßige Aktualisierung des Zielfahrplans

Forderung: Der Deutschlandtakt muss als lebendiges Planungsinstrument verstanden werden. Der Zielfahrplan und die zugrundeliegende Infrastrukturplanung sind **alle fünf Jahre** zu aktualisieren.

Begründung:

- Verkehrspolitische Prioritäten ändern sich (z.B. Reaktivierungen, neue Siedlungsgebiete, geänderte Reisendenströme)
- Technische Neuerungen (z.B. ETCS, digitale Stellwerke, neue Fahrzeugtechnologien) eröffnen neue Möglichkeiten
- Länderinitiativen und Finanzierungsentscheidungen müssen zeitnah integriert werden
- Ein statischer 30-Jahres-Plan wird zwangsläufig von der Realität überholt

1.2 Realitätsorientierte Länderanmeldungen

Forderung: Infrastrukturmaßnahmen, die von Bundesländern angemeldet werden, müssen einem **Realitätscheck** unterzogen werden. Unrealistische oder momentan nicht finanzierbare Projekte dürfen nicht zu diesem Zeitpunkt in die Planung aufgenommen werden.

Begründung:

- Einige Länder haben in der Vergangenheit Wunschlisten angemeldet, ohne Finanzierung oder konkrete Umsetzungspläne vorzulegen
- Dies führt zu einem überfrachteten, nicht umsetzbaren Gesamtplan
- Fahrgäste werden durch nicht realisierbare Versprechungen enttäuscht
- Die Glaubwürdigkeit des Deutschlandtakts leidet

Kriterien für die Aufnahme:

- Vorliegen eines Finanzierungsbeschlusses oder einer verbindlichen Finanzierungszusage
- Realistischer Zeitplan mit definierten Meilensteinen
- Abstimmung mit benachbarten Ländern und dem Bund

1.3 Verbindliche Konfliktauflösung zwischen Bundesländern

Forderung: Es muss eine **verbindliche Konfliktauflösungsstrategie** etabliert werden, wenn sich Bundesländer in Knotenpunkten nicht einigen können.

Begründung:

- Aktuell blockieren sich Niedersachsen und Schleswig-Holstein gegenseitig im Knoten Hamburg
- Ohne Konfliktlösungsmechanismus kann der Deutschlandtakt in wichtigen Korridoren nicht umgesetzt werden
- Fahrgäste sind die Leidtragenden ungelöster politischer Konflikte

Vorgeschlagene Mechanismen:

- Moderiertes Konfliktlösungsverfahren unter Leitung des Bundes
- Einbindung von Fahrgastverbänden und Verkehrsexperten
- Bei anhaltender Blockade: Entscheidung durch übergeordnete Gremien (z.B. Verkehrsministerkonferenz)
- Ultima Ratio: Entscheidung durch den Bund, ggf. mit Kostenübernahme

1.4 Bedarfsorientierte Fernverkehrsplanung

Forderung: Anmeldungen für den Fernverkehr müssen auf einer **realistischen Bedürfnisabschätzung** basieren, nicht auf dem Status quo der heutigen eigenwirtschaftlichen Anbieter.

Begründung:

- Die Fernverkehrsplanung im Deutschlandtakt orientiert sich derzeit stark an den aktuellen Angeboten von DB Fernverkehr und FlixTrain
- Es ist unklar, ob der Fernverkehr in 20-30 Jahren noch eigenwirtschaftlich organisiert sein wird
- Es ist unklar, ob die heutigen Anbieter dann noch existieren oder welche Marktstellung sie haben
- Eine zukunftsfähige Infrastruktur darf nicht auf den Geschäftsmodellen einzelner Unternehmen aufbauen

Methodik:

- Regelmäßig aktualisierte Prognosen zur Verkehrsnachfrage, basierend auf Bevölkerungsentwicklung, Wirtschaftsstruktur und Mobilitätstrends
- Definition von Mindestbedienungsstandards für Fernverkehrskorridore
- Flexibilität für verschiedene Betreibermodelle (eigenwirtschaftlich, gemeinwirtschaftlich, hybrid)
- Berücksichtigung europäischer Entwicklungen (z.B. EU-Nachtreisezugkonzepte und EU-Schnellzugkonzept)

2. Verbindliche Etappierung mit Fünf-Jahres-Schritten

2.1 Realistische und ambitionierte Projektauswahl

Forderung: Die Etappierung muss **ambitioniert, aber realistisch** sein. Projekte werden nach Umsetzbarkeit, Wirksamkeit und Dringlichkeit priorisiert.

Begründung:

- Eine übermäßig optimistische Etappierung führt zu Enttäuschungen und Glaubwürdigkeitsverlust
- Eine zu zaghafte Etappierung verfehlt das Ziel einer spürbaren Verbesserung
- Die Auswahl muss sowohl Quick Wins als auch strukturbildende Großprojekte umfassen, auch wenn deren Umsetzung länger als 5 Jahre dauern sollte

Kriterien:

- Hoher Nutzen-Kosten-Faktor
- Beseitigung von Engpässen mit überregionaler Wirkung
- Herstellung wichtiger Systemzusammenhänge (z.B. Vervollständigung von Knotenkonzepten)
- Berücksichtigung bereits laufender Projekte

2.2 Kritische Prüfung von Länderanmeldungen

Forderung: Anmeldungen der Länder als "zu diesem Zeitpunkt fertige Maßnahmen" sind **kritisch zu prüfen**.

Begründung:

- Länder neigen dazu, optimistische Fertigstellungstermine anzugeben
- Planungsrechtliche Verfahren, Finanzierungslücken oder technische Probleme werden oft unterschätzt
- Die Gesamtetappierung wird unglaublich, wenn einzelne Länder ihre Zusagen nicht einhalten können

Prüfmechanismen:

- Nachweis des Planungsstands (Vorplanung, Planfeststellung, Baurecht)
- Detaillierter Kosten- und Zeitplan
- Identifikation kritischer Pfade und Risiken
- Regelmäßiges Monitoring der Länderprojekte

2.3 Externe Verifizierung von DB InfraGO-Aussagen

Forderung: Aussagen der DB InfraGO über die Umsetzbarkeit von Maßnahmen sind bei Fragwürdigkeit **durch externe Sachverständige zu verifizieren**.

Begründung:

- DB InfraGO hat ein Eigeninteresse an der Beibehaltung bestehender Planungen und Prioritäten
- In der Vergangenheit wurden Kosten systematisch unterschätzt und Bauzeiten überzogen (z.B. Stuttgart 21, Rhein-Main-Knoten)
- Eine unabhängige Prüfung erhöht die Planungssicherheit und schützt vor unrealistischen Versprechungen
- Internationale Expertise (z.B. aus der Schweiz oder Österreich) kann wertvolle Impulse geben

Mechanismen:

- Einrichtung eines unabhängigen Expertengremiums
- Benchmarking mit internationalen Best Practices
- Peer Review bei besonders komplexen oder kontroversen Projekten

- Transparente Dokumentation von Abweichungen zwischen DB-Aussagen und externer Bewertung

2.4 Verbindliche Finanzierung

Forderung: Jede Etappe muss mit einer **verbindlichen Finanzierung** für alle Leistungsphasen versehen werden, die durch die jeweiligen Parlamente (Bundestag, Landtage) beschlossen wird.

Für Projekte deren Gesamtfertigstellung erst in späteren Etappen erfolgt, aber deren Vorarbeiten (insbesonde Leistungsphasen 1-4) in vorhergehenden Etappen erfolgen muss, sind diese Leistungsphasen innerhalb des obigen Prozesses genauso verbindlich zu finanzieren. **Begründung:**

- Nur mit verbindlichen Finanzierungsbeschlüssen wird die Etappierung umgesetzt
- Fahrgäste und Eisenbahnverkehrsunternehmen brauchen Planungssicherheit
- Verbindlichkeit schafft Druck auf alle Beteiligten, die Umsetzung voranzutreiben
- Baubranche kann so angemessen Personal aufbauen

Anforderungen:

- Parlamentarische Beschlüsse über Finanzierungsrahmen für jede Fünf-Jahres-Etappe
- Getrennte Ausweise von Bundes- und Länderfinanzierung
- Kofinanzierungen sind einzubeziehen, z.B. EU-Mittel, und erhöhen den Gesamtrahmen.
- Flexibilitätsreserven für unvorhergesehene Kostensteigerungen (mindestens 20%)
- Sanktionsmechanismen bei Nichteinhaltung von Finanzierungszusagen

2.5 Zwischenfahrpläne im Zwei-Jahres-Rhythmus

Forderung: Analog zum mKoK-Konzept (mittelfristiger Kapazitätskorridor) sind **mindestens alle zwei Jahre Zwischenfahrpläne** zu erstellen, die die jeweils in Betrieb genommene Infrastruktur optimal nutzen.

Begründung:

- Infrastrukturmaßnahmen werden nicht alle gleichzeitig fertig
- Fahrgäste profitieren von Verbesserungen nur, wenn die Fahrpläne entsprechend angepasst werden
- Zwischenfahrpläne verhindern, dass fertige Infrastruktur jahrelang brachliegt

- Betreiber brauchen mittelfristige Planungssicherheit für Fahrzeugbeschaffung und Personaleinsatz

Inhalte der Zwischenfahrpläne:

- Integration aller seit der letzten Version fertiggestellten Infrastrukturmaßnahmen
- Nutzung neu geschaffener Kapazitäten für zusätzliche Züge oder kürzere Reisezeiten
- Anpassung an veränderte Nachfragesituationen
- Berücksichtigung von Baustellen und Sperrungen im Prognosezeitraum
- Klare Kommunikation, welche Verbesserungen in diesem Schritt erreicht werden

Fazit

Der Deutschlandtakt ist ein richtiges und wichtiges Instrument zur Stärkung des Schienenverkehrs in Deutschland. Seine erfolgreiche Umsetzung setzt jedoch einen grundlegenden Wandel in der Planungskultur voraus:

Von der Vision zur Verbindlichkeit: Statt unrealistischer Langfristpläne brauchen wir verbindliche Etappen mit klar definierten Meilensteinen.

Von der Wunschliste zur Wirklichkeit: Länderanmeldungen und Fernverkehrsannahmen müssen auf realistischen Grundlagen basieren.

Von der Blockade zur Konfliktlösung: Es braucht Mechanismen, um politische Pattsituationen aufzulösen.

Von der Stagnation zur Evolution: Der Deutschlandtakt muss alle fünf Jahre an neue Gegebenheiten angepasst werden.

Von der Ankündigung zur Umsetzung: Parlamentarisch beschlossene Finanzierung und regelmäßige Zwischenfahrpläne schaffen Verbindlichkeit.

Nur ein realistischer, verbindlicher und kontinuierlich weiterentwickelter Deutschlandtakt wird das Vertrauen von Fahrgästen, Politik und Eisenbahnunternehmen gewinnen und damit seine volle Wirkung entfalten können.

PRO BAHN wird die Weiterentwicklung des Deutschlandtakts kritisch begleiten und sich dafür einsetzen, dass die Interessen der Fahrgäste im Mittelpunkt stehen: pünktliche, häufige und komfortable Verbindungen im gesamten Bundesgebiet.