

Aktionsbündnis Bahn Bürgerinitiativen Deutschland [ABBD]

LobbyRG R006978

Arbeitsgruppe Deutschlandtakt

Expertise/Stellungnahme zur Petition 180105 - Anhörung am 23.02.2026

„Neuberechnung des Deutschlandtakts mit reduzierter Höchstgeschwindigkeit und einer Priorisierung des Bestandsnetzausbaus vom 07.04.2025“

Das [ABBD] hat mittlerweile drei Anträge ^{Fußnoten 1, 2, 3} formuliert, um Auswirkungen des aktuellen Zielfahrplans sichtbar zu machen. Viele Stakeholder haben den Begriff „Deutschlandtakt“ und seine guten Ideen im Kopf – aber leider nicht die damit verbundenen weitreichenden Festlegungen und Entscheidungen mit massiven negativen Auswirkungen. An der Grundproblemstellung ändert auch die sog. „Etappe“ nichts. Deutschlandtakt JA! Zielfahrplan ÜBERARBEITEN! Gerade jetzt besteht noch die Möglichkeit, korrigierend einzugreifen, zusätzliche wichtige Aspekte in die Umsetzung des Deutschlandtakts aufzunehmen und ihn weiterzuentwickeln.

A) Präambel

Die Schutzgüter Mensch, Umwelt, Klima sind in verschiedenen Gesetzen definiert und unterliegen ausdrücklich der Fürsorgepflicht des Staates. Dieser Fürsorgepflicht im Sinne von Daseinsvorsorge und Gemeinwohl kommt der Staat nach mit unterschiedlichen Maßnahmen. Eine Maßnahme ist die dringend notwendige **Verkehrswende**! Der zur Debatte stehende Deutschlandtakt mit dem aktuell ausgearbeiteten dazugehörigen Zielfahrplan soll Teil dieser Verkehrswende sein.

Wir legen hier dar,

- wieso der **jetzige** Deutschlandtakt die Verkehrswende zum **Scheitern verurteilt**.
- mit welchen **Änderungen, Verbesserungen, Modifikationen** der Deutschlandtakt Teil einer **erfolgreichen Verkehrswende** sein wird – zum Gemeinwohl, zum Schutz von Mensch, Umwelt und Klima.

Kernforderung:

Neuberechnung des Deutschlandtakt-Zielfahrplans unter folgenden Prämissen

- **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.** ¹
- **Verbesserung der Methodik zur Nutzen-Kosten-Analyse zur Ermittlung des echten Nutzens und der wahren Kosten, um Bahn-Projekte (klein – mittel – groß) mit einer planbaren Finanzierung auszustatten und viel schneller umzusetzen.** ²
- **Den Sektor Verkehr verpflichten, die THG-Bilanz aller Varianten von Infrastrukturprojekten - in Gesamtheit den Deutschlandtakt - klar und nachvollziehbar zu ermitteln, offenzulegen und als Entscheidungskriterium einzubeziehen, um so durch Ressourcenschonung die Klimaschutzziele zu erreichen.** ³

- [Kurzfassung für Schnelleser Seite 11-12.](#)

B) Ziele

B) Ziel 1. Die Entwicklung des revidierten Zielfahrplans („Zfp-R“) erfolgt unter Berücksichtigung der folgenden Prämissen ¹ :

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 ⁴ .

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 und weniger 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.

1. 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

2. Verbesserung der Reisequalität

Begründung:

- Eine maximale Reisequalität motiviert Pendler, Freizeit- und Geschäftsreisende die Bahn zu nutzen.
- Der gesamte Reiseverlauf muss auf die Bedürfnisse der Bahnreisenden 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). ⁵
- Direktverbindungen von Regionen und Mittelstädten haben Vorrang vor Großstadt-Metropolen.

3. 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.

4. 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 CO₂-Reduzierung.
- Instandsetzung, Modernisierung, Reaktivierung und Elektrifizierung in der Fläche gehen vor Neubau von Hochgeschwindigkeitstrassen.

5. Vorrang für Pünktlichkeit und Verlässlichkeit vor Hochgeschwindigkeit ⁴

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 ⁶. Öffnungsklausel: Bei allen anderen Reisezugverbindungen ist entsprechend den EU-Vorgaben eine „Standard-Mindestgeschwindigkeit von 160 km/h“ ausreichend ⁷.
- 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.

6. 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 CO₂-Vermeidung hat Vorrang vor einer CO₂-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

7. Beseitigung von aktuellen Engpässen ⁸

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.

8. 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

9. 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 CO₂-Emissionen.
- Dazu muss er schneller und planbarer werden, mehr Netzkapazität erhalten.
- Wettbewerbsfähige Trassengebühren sind die Voraussetzung für mehr Güterverkehr.

10. Umfassende Beteiligung aller Interessengruppen

Begründung:

- Interessengruppen, einschließlich unabhängiger Wissenschaftler, Umweltorganisationen und Fachinitiativen wie [ABBD] 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.

B) Ziel 2. Die Nutzen-Kosten-Analyse (Methodenhandbuch Modul A1 9) und die sich daraus ergebende Bahn-Projektplanung erfolgt unter Berücksichtigung der folgenden Prämissen 2 :

Mit der Entscheidung, in Deutschland einen Integralen Taktfahrplan einzuführen ¹⁰, hat sich die Sichtweise umgekehrt. Der Taktfahrplan = Zielfahrplan bildet von nun an die Planungsgrundlage für einen bedarfsgerechten Ausbau und eine optimale Nutzung der Eisenbahnanlagen! Das hat weitgehende Auswirkungen auf die Nutzen-Kosten-Analyse der Bahn-Projekte, da diese sich nun nicht mehr am Bedarf (!), sondern an der Umsetzung des Fahrplans (!) orientieren müssen.

An diesen Paradigmenwechsel sind auch die Analyse-Komponenten anzupassen.

Die im Methodenhandbuch beschriebene dreistufige Zuordnung der verfügbaren Investitionsmittel muss konsequent für die Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasserstraße) umgesetzt werden; d. h.

- zuerst die Festlegung der notwendigen Finanzmittel für Erhaltung und Ersatz (Erhaltungsbedarfsprognose),
- danach die Aufteilung der verbleibenden Finanzmittel auf die Verkehrsträger für Aus- und Neubauprojekte,
- sowie eine Dringlichkeitseinstufung innerhalb der Verkehrsträger. ⁹ Seite 30

0. Verkehrliche Grundlagen ⁹ Seite 32

Nachweisbare Grundlagendaten sind immer ein Teil des Zielfahrplans

Begründung:

- Nur ein Zielfahrplan, der sich nicht nur an seiner theoretischen Machbarkeit, sondern an seinem gemeinwohlbezogenen praktischen Bedarf orientiert, ist verfassungskonform. Bereits bei der Konzeption des Zielfahrplans (!) muss dieser Punkt berücksichtigt werden. ¹
- Staatliche Ressourcen sind maßgeblich Steuereinnahmen, die der aktuellen sowie der zukünftigen Bedarfsbefriedigung dienen müssen.
- Prognosen müssen unabhängig, transparent, öffentlich zugänglich, maximal wissenschaftlich sowie mit realistischen Prämissen verfasst werden.
- Alle Formeln des Methodenhandbuchs unterliegen der Gefahr der Schönrechnerei oder eines fehlerhaften Optimismus und sind daher wissenschaftlich von unabhängigen Gutachtern zu überprüfen.

- Änderungen in der Maßnahme-/Projektbeschreibung führen zwangsweise zu einer neuen N-K-A, da nicht davon ausgegangen werden darf, dass das bisherige Kosten-Nutzen-Verhältnis gleich bleibt.

1. Veränderungen von Betriebskosten (NB) 9 Seite 173 ff.

Das realistische Fahrmaterial ist maßgebend

Begründung:

- Jedes Bahn-Projekt unterliegt einer konkreten Zielfahrzeit. Diese Zielfahrzeiten ergeben eine Mindestgeschwindigkeit der Züge. Entsprechend ist die Tabelle der Modellfahrzeugtypen anzupassen.
- Güterzüge sind nicht pauschal anzurechnen, sondern konkret für diesen Streckenabschnitt zu betrachten und müssen mit dem SGV-Zielfahrplan korrespondieren.
- Nacht- und Autozüge sind dabei mit zu berücksichtigen.
- Spezifische Unterhaltungskosten, Personalkosten und Trassenpreise tragen maßgeblich zur Veränderung der Betriebskosten bei und sind an die Realität anzupassen.

2. Veränderung von Abgasbelastungen (NA)

Abgasbelastungen errechnen sich aus der zeitgemäßen Technik und Gesetzeslage

Begründung:

- Die Berechnung der Abgasbelastung muss mit dem realistischen Betrachtungszeitraum korrespondieren (Abgastechnik, Etablierung von Elektrofahrzeugen u.a.), um eine Überbewertung dieser Komponente zu verhindern.
Insbesondere bei Großprojekten mit einer realistischen Inbetriebnahme um das Jahr 2045 ändert sich gravierend das Ergebnis dieser Nutzen-Kosten-Komponente.
- Die zurzeit im Jahr 2045 gesetzlich geltende CO₂-Neutralität muss sich widerspiegeln.
Bereits bei der Konzeption des Zielfahrplans (!) muss dieser Punkt berücksichtigt werden.

3. Verkehrssicherheit (NS)

Maximale Verkehrssicherheit bietet das „Nicht-Fahren“

Begründung:

- Die Fahrleistungen sind der Realität anzupassen. Videokonferenzen und ähnliche technische Errungenschaften haben Einfluss auf diese Komponente. Änderungen des Verkehrsaufkommens generell sind heutzutage eine zu beachtende Größe.
- Die Rechengrößen Pkw/Lkw unterliegen technischer Entwicklungen (KI-unterstütztes Fahren) sowie rechtlicher Änderungen (klimabedingt angepasste Geschwindigkeitsregeln) und müssen valide abgebildet werden.
- Veränderungen im Nutzen müssen bei allen Vergleichsgrößen abgebildet werden, um eine Schönrechnerei zugunsten eines Verkehrsträgers zu verhindern.
Bereits bei der Konzeption des Zielfahrplans (!) muss dieser Punkt berücksichtigt werden. ¹

4. Reisezeit im Personenverkehr (NRZ)

Reisezeit wird im Vergleich zu anderen Nutzenkomponenten völlig überbewertet

Begründung:

- Reisezeitgewinne sind relativ relevant aber nicht der einzige Entscheidungsparameter.
Bereits bei der Konzeption des Zielfahrplans (!) muss dieser Punkt berücksichtigt werden. ¹
- Reisezeit als Nutzen: „Arbeiten im Zug“ trägt zur Produktivitätssteigerung von Geschäftsreisenden bei (funktionierendes WLAN, Stromanschluss, Arbeitszonen) und ist ein messbarer und monetär zu bewertender Aspekt.
Reisezeit als Nutzen: „Der Weg als Ziel“ trägt zur Aufwertung der Reise bei. „Aussicht statt Tunnelröhre“ trägt maßgeblich dazu bei, „sich für die Bahn“ zu entscheiden!
- „Komfort“ (Ausstattung der Bahnhöfe sowie der Züge) ist mittels eines Sterne-Systems ein messbarer und monetär zu bewertender Aspekt.
- „Funktionalität“ von Serviceleistungen (Klimaanlage, WC, Personal, Technik) ist mittels statistischer Daten ein messbarer und monetär zu bewertender Aspekt.
- „Der Fernverkehr in Deutschland ist ein (...) seltenes Ereignis.“ 11 Seite 55
Die Berechnungsmethodik der Verkehrsverlagerung muss der Realität angepasst werden. Anstatt

der bloßen Reisezeit bewirken die Verfügbarkeit, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit eine Verkehrsverlagerung. ¹¹

5. Transportzeit der Ladung im Güterverkehr (NTZ)

Die Transportzeit muss in ihrer Zuverlässigkeit bewertet werden

Begründung:

- Die Transportzeit im Güterverkehr ist die Reisezeit im Personenverkehr. Beides ist relevant; aber im Sinne von Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit statt im Sinne einer alternativlosen Zeitverkürzung. Bereits bei der Konzeption des Zielfahrplans (!) muss dieser Punkt berücksichtigt werden. ¹
- Der Schienengüterverkehr hat einen maßgeblichen Anteil an der Nutzung der Schieneninfrastruktur, was entsprechend im Zielfahrplan abgebildet werden muss. Nur dann kann der SGV seinen Nutzen entfalten.
- Der Nutzen des SGV muss der Realität entsprechen. Dazu sind Nachweise zu führen, um einen Missbrauch mittels Schönrechnerei **zugunsten des SPV** zu verhindern.
- Die Berechnungsmethodik der Verkehrsverlagerung muss der Realität angepasst werden. Anstatt der bloßen Transportzeit bewirken die Verfügbarkeit, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit eine Verkehrsverlagerung. ¹²

6. Impliziter Nutzen (NI)

Dieser Glaskugel-Nutzen ist aus der Bewertung zu streichen

Begründung:

- Der implizite Nutzen kann in einer Prognose oder Machbarkeitsstudie aufgenommen werden; im Ablauf also **vor** der N-K-A eines Bedarfsplan-Projekts. In einer Nutzen-Kosten-Analyse öffnet so ein Kriterium Tür und Tor für Schönrechnerei. Eine qualifizierte Aussage zu einem konkreten Umsetzungsbedarf kann **nicht** getroffen werden!

7. Erhöhung der Zuverlässigkeit (NZ)

Dauerhafte Instandhaltung der Infrastruktur hat oberste Priorität

Begründung:

- Das im Methodenhandbuch abgeleitete Ziel „Erhaltung und Modernisierung der Substanz“ muss schnellstmöglich und umfassend umgesetzt und aufrecht erhalten werden. Bereits bei der Konzeption des Zielfahrplans (!) muss dieser Punkt berücksichtigt werden. ¹
- Die Resilienz des Schienennetzes – auch bei Schaden- oder Wetterereignissen – muss oberste Priorität haben.
- Zuverlässigkeit im Schienenpersonen- / -güterverkehr sind ein Maßstab für Kundenzufriedenheit.
- Die langjährige Umsetzungsdauer von hochkomplexen Neubauvorhaben muss in die N-K-A integriert werden. Je länger das dauert – je schlechter die Bewertung!
- Teilinbetriebnahmen, die eine Steigerung der Zuverlässigkeit „in Etappen“ bedeuten, sind in der N-K-A ein positiv zu bewertender Faktor.

8. Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege (NW)

„Erhalt/Ersatz vor Ausbau vor Neubau“ ^{9 Seite 26; 30} wird ganzheitlich in der N-K-A abgebildet

Begründung:

- **Neu ist:** Die erforderliche Rücklagenbildung für Erhalt-/Ersatzbauten ist in die N-K-A zu integrieren (betrifft alle betrieblichen Anlagen)! Vorbild ist die Leistungsphase 6 der SIA ¹³: **Bewirtschaftung = Betrieb - Erhaltung - Neuausrichtung**
- Der begrenzte Blick nur auf die Nutzen-Kosten-Analyse eines Aus- oder Neubaus reicht nicht aus, um den realen Finanzierungsbedarf der jeweiligen Strecke abzubilden.
- Die Unterbewertung der Kosten für den Erhalt und die Modernisierung der Substanz ist ein gravierender Mangel in der bisherigen Methodik und ein falscher Ansatz bei den Kostenkomponenten.
- Insbesondere der Paradigmenwechsel „weg vom Bedarfsfahrplan hin zum Integralen Taktfahrplan“ macht eine über den Tellerrand hinaus schauende Methodik erforderlich.
- Die zwar fahrplanbedingten aber nicht bedarfsbedingten Investitionen (Nutzen-Kosten) müssen entsprechend analysiert werden (betrifft Hochgeschwindigkeitsstrecken, Tunnel, Brückenbauwerke). Bereits bei der Konzeption des Zielfahrplans muss dieser Punkt berücksichtigt werden.¹

- Alle Instandhaltungs- und Betriebskosten werden als Kosten aufgeführt.

9. Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur (NL) Die Berechnungsmethodik THG ist in allen Belangen zu aktualisieren

Begründung:

- Annäherungswerte, Pauschalannahmen, Vereinfachungen, Datengrundlagen sind zu überarbeiten und dem aktuellen Stand der Wissenschaft und Technik anzupassen. Die Emissionen je Streckenkategorie sind dementsprechend zu aktualisieren.
- Die Lebenszyklusemissionen sind im Verlauf des **N-K-A-Zirkels** ₂ zu aktualisieren; bei Änderungen der Maßnahmebeschreibung sind sie neu zu berechnen!
(Beispiel: statt vorher „Ausbau mit 230 km/h“ soll „Neubau mit 250 km/h“ erfolgen).
- Ein Emissions“rucksack“ durch Überplanungen, vorzeitige Instandhaltungen (Korridorsanierungen) oder zwischenzeitlichen Anpassungen von Technologien (Digitalisierung erfolgt später als der Aus-/Neubau) sind zu berechnen. In einer Amortisationsberechnung schlagen sie negativ zu Buche.
- Die zwar fahrplanbedingten aber nicht bedarfsbedingten Emissionen tragen zu einer Verschärfung der Situation bei und sind entsprechend abzubilden (Tunnel und Ingenieurbauten, die sich zwangsweise aus der vorgegebenen Infrastruktur ableiten). Bereits bei der Konzeption des Zielfahrplans (!) muss dieser Punkt berücksichtigt werden. ₁
- Jedwede Berechnungen von CO₂-Amortisationen sind der zeitgemäßen Technik zu unterwerfen (Schiene versus E-Pkw/Lkw). Politisch gewollte Ziele sind als solche zu benennen und nicht via einer schöngerechneten Amortisationsrechnung zu rechtfertigen.
- Der CO₂-Preis pro Tonne ist mit dem voraussichtlichen Wert der Jahre des Baus bzw. der Inbetriebnahme zu veranschlagen! Bei Schienenvorhaben sind das regelmäßig mehrere Jahre in der Zukunft.

10. Geräuschbelastungen (NG)

Geräuschbelastungen sind von Beginn an maßgebend zu bewerten

Begründung:

- Geräuschbelastungen aller Art führen zu Gesundheitsschäden bei der betroffenen Bevölkerung und sind mit gesamtwirtschaftlichen Kosten verbunden.
- Im BundesImmissionSchutzGesetz ₁₄ sind strengere Werten zu hinterlegen!
Kosten für übergesetzliche Lärmschutzmaßnahmen sind dem BVWP-Vorhaben anzurechnen!
Der errechnete Mittelungspegel muss um den Spitzenpegel erweitert und zur Dimensionierung des Lärmschutzes herangezogen werden!
- Verkehrsprojekte sind auf Lärmvermeidung und nicht auf Lärmverlagerung auszulegen!
Lärmverlagerung ist negativ zu bewerten und nicht schön zu reden!
- Die zwar fahrplanbedingten aber nicht bedarfsbedingten Geräuschbelastungen sind entsprechend abzubilden (Fahrzeiten versus lärmschonende Streckenführung).
Bereits bei der Konzeption des Zielfahrplans (!) muss dieser Punkt berücksichtigt werden. ₁
- Lärm während der Bauphase ist entsprechend negativ zu bewerten.
- Die Gesamt-Geräuschbelastung bei einer „Bündelung von Verkehrswegen“ sowie einer „Verlagerung von Verkehrswegen“ sind dem BVWP-Vorhaben **negativ** anzurechnen. Das gegenseitige Ausspielen von Lärmschutzmaßnahmen an der Neubaustrecke versus der Verlärmung der Bestandsstrecke ist zu unterlassen!

11. Innerörtliche Trennwirkung (NT) _{9 Seite 34}

Innerörtliche Trennwirkungen sind als sensibler Punkt besonders zu betrachten

Begründung:

- Die besonders störende und damit negative Auswirkung jedweder innerörtlicher Trennwirkung ist nicht mit einer Reisezeitverkürzung zu verrechnen oder damit zu rechtfertigen!
Bereits bei der Konzeption des Zielfahrplans (!) muss dieser Punkt berücksichtigt werden. ₁
- Die zwar fahrplanbedingte aber nicht bedarfsbedingte Trennwirkung schlägt negativ zu Buche! Die Kosten für eine regional akzeptierte Lösung sind dem BVWP-Vorhaben anzurechnen und müssen entsprechend ausgewiesen werden.
- Tunnellösungen mit Bedacht abwägen, da diese entsprechend hohe CO₂-Emissionen bedeuten.

12. Konkurrierende Verkehrsträger (NK)

Dieser „Nutzen“ ist aus der Bewertung zu streichen

Begründung:

- Der Nutzen aus konkurrierenden Verkehrsträgern ist in seinen Bewertungsvorschriften theoretisch konstruiert. Eine qualifizierte Aussage zu einem konkreten Umsetzungsbedarf kann **nicht** getroffen werden! In einer Nutzen-Kosten-Analyse öffnet so ein Kriterium Tür und Tor für Schönrechnerei.

13. Kosten

Die Kosten-Berechnung muss nach dem Basisjahr jährlich fortgeschrieben werden

Begründung:

- Zur Vergleichbarkeit des Preisstandes wird ein Basisjahr festgelegt.
- Um Veränderungen des Preisstandes abzubilden, wird dieser in den Folgejahren mit Hinblick auf aktuelle wirtschaftliche, technische, gesellschaftliche Wirkungseffekte transparent nachgeprüft und dokumentiert.
- Vorhaben/Projekte werden auch hinsichtlich ihrer **frühen Realisierung** bewertet. 9 Seite 28
Dabei ist neben der **Finanzierung** besonders die **Umsetzung** zu bewerten (Mangel an dienstleistenden oder werktätigen Fachkräften, Mangel an Material oder Maschinen usw.).
- Die Kosten sind im Verlauf des **N-K-A-Zirkels** zu aktualisieren; bei Änderungen der Maßnahmebeschreibung sind sie neu zu berechnen! (Beispiel: statt vorher „Ausbau mit 230 km/h“ soll „Neubau mit 250 km/h“ erfolgen).
- Als Kosten sind transparent und nachprüfbar zu berechnen
 - die **Aus- und Neubaukosten** des betrachteten Vorhabens/Projektes
 - auch dessen **Planungskosten**
 - sowie die **zukünftigen Instandhaltungskosten** der Maßnahme!

14. Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)

Die Barwert-Berechnung muss nach dem Basisjahr jährlich fortgeschrieben werden

Begründung:

- Zur Vergleichbarkeit des Barwertes wird ein Basisjahr festgelegt.
- Veränderungen des Barwertes, von Diskontierungsfaktoren, Nutzungsdauertabellen und Annuitätenfaktoren werden im Verlauf des **N-K-A-Zirkels** mit Hinblick auf aktuelle wirtschaftliche, technische, gesellschaftliche Wirkungseffekte transparent nachgeprüft und dokumentiert und angepasst.

B) Ziel 3. Der Zielfahrplan im Fokus der Klimaschutzziele 3

Die bisherige Praxis im Infrastrukturmanagement verfehlt die sektorübergreifenden Klimaziele des Klimaschutzgesetzes (KSG) ¹⁵. Um die Klimaziele zu erreichen und um die Verkehrswende wirksam zu gestalten, ist **eine verpflichtende, lebenszyklusbezogene Treibhausgas-(THG)-Bilanzierung**

- bei der Entwicklung des Zielfahrplans sowie
- bei der Umsetzung des Zielnetzes (Infrastruktur) notwendig.

Diese Werte müssen transparent offengelegt und als zentrales Entscheidungskriterium in die Fahrplanentwicklung sowie in das Infrastrukturmanagement einfließen.

1. Klimaschutz vor Hochgeschwindigkeit

Begründung:

- Der Energieverbrauch steigt exponentiell mit der Geschwindigkeit.
- Der Bau, der Betrieb und die Instandsetzung über den gesamten Lebenszyklus von Strecken für mehr als 250 km/h verursachen wesentlich mehr THG-Emissionen.
- Die Amortisation des CO₂-Invests wird um Jahrzehnte verlängert oder kann nicht mehr ausgeglichen werden, weil immer mehr Fahrzeuge mit regenerativen Antrieben unterwegs sind. Dadurch trägt der Deutschlandtakt zum Nichterreichen der Klimaziele bei.

- Eine konsequente Geschwindigkeitsbegrenzung als Prämisse bei der Entwicklung des Zielfahrplans ist Voraussetzung zur Erreichung der Klimaschutzziele.
- Pünktlichkeit und die Erreichbarkeit der Anschlüsse ist die Voraussetzung für den Umstieg vom Individualverkehr auf den Nah- und Fernverkehr und damit wirksamer für den Klimaschutz!

2. Mobilitätswende durch Betriebsoptimierung

Begründung:

- Kapazitätserhöhungen durch Doppelstockzüge, Blockverdichtung, effiziente Betriebssteuerung mittels Digitalisierung (Strecke und Stellwerke) oder Reaktivierungen sind nachhaltiger und kostengünstiger als großflächige Neubauten.

3. Wirtschaftlichkeit

Begründung:

- Instandhaltung und Ausbau bestehender Infrastruktur ermöglichen schnellere, kostengünstigere und klimafreundlichere Realisierungen als zusätzliche Hochgeschwindigkeitsneubauten.

4. Verpflichtung zu Alternativenprüfung

Begründung:

- Zielfahrplanvarianten müssen nach der Klimawirksamkeit geprüft werden, um einen robusten und THG-sparsamen Taktfahrplan zu erhalten.
- Die CO₂-Prüfung für den Aus- und Neubau gehört zwingend in die Projektvorgaben und in das Trassenauswahlverfahren. Es muss die Fahrzeitverkürzung den CO₂-Emissionen für den Aus- bzw. Neubau gegenübergestellt werden.

5. Finanzielle Resilienz

Begründung:

- Eine Priorisierung von Instandhaltung und Engpassbeseitigungen sowie Ausbau vor Neubau schaffen monetäre Spielräume für z.B. Strecken-, Brückensanierungen und Bahnhofserweiterungen.

6. Strategische Umweltprüfung (SUP) ¹⁶

Begründung:

- Die noch ausstehende SUP für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) und das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) muss umgehend nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) erfolgen. Die Ergebnisse müssen verbindlich in den Zielfahrplan einfließen.
- Die breite Teilhabe und Mitentscheidung durch Bürger, wie Umweltverbände und Initiativen erhöht die Akzeptanz und es steigt die Motivation zum Erreichen der Klimaschutzziele beizutragen!

B) Ziel 4. Das Zielnetz (Infrastruktur) im Fokus der Klimaschutzziele ³

Wir kritisieren die aktuelle politische Praxis, an emissions-, ressourcen- und kostenintensiven Hochgeschwindigkeitsprojekten festzuhalten. Die Abschwächung des KSG durch Wegfall der Sektorenverantwortung bewerten wir als Rückschritt. Daher:

1. Lebenszyklusbasierte THG-Bilanzierung

Begründung:

- Alle Projektphasen – Planung, Bau, Betrieb, Instandhaltung und Rückbau – müssen erfasst werden. Nur die Gesamtsicht entspricht dem Prüfungsgebot des § 13 KSG ¹⁵.

2. Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft

Begründung:

- Das Zielnetz darf die CO₂-Senkenwirkung von Böden und Wäldern nicht beeinträchtigen (§ 3a KSG, § 1 BNatSchG ¹⁷). Vorrang haben Sanierung und Ausbau vor Neubau. Länderregelungen zur Flächenversiegelung (z. B. NNatSchG § 1a ¹⁸) sind zu beachten.

3. Klimawirkungsanalyse

Begründung:

- Eine verpflichtende Grobanalyse der Auswirkungen auf nationale Klimaziele (§§ 1 und 3 KSG) ¹⁵ soll durchgeführt werden und verpflichtend sein.

B) Ziel 5. Juristische Anforderungen im Fokus der Klimaschutzziele ³

1. Verfassungsrechtliche Verpflichtungen

Begründung:

- Das Bundesverfassungsgericht fordert den Schutz künftiger Generationen vor unzureichendem Klimaschutz. Eine fehlende Abwägung kann Grundlage für Verfassungsbeschwerden sein. ¹⁹

2. Verwaltungsrechtliche Vorgaben

Begründung:

- Nach § 18 Abs. 1 AEG ²⁰ ist eine Alternativenprüfung Pflicht. Dabei müssen auch gemeinwohlorientierte, nicht allein betriebswirtschaftliche Varianten berücksichtigt werden. Öffnungsklausel: Maßnahmen zum hochwertigen Lärm- oder Gesundheitsschutz sind einzubeziehen, obwohl sie oft erhöhte THG-Emissionen verursachen.

C) Zusammenfassung

Das [ABBD] unterstützt den gesetzlich definierten Grundgedanken eines integralen Taktfahrplans (ITF; Deutschlandtakt) ¹⁰ ! Für eine wirksame Verkehrswende ist ein deutlicher Ausbau der Schiene unverzichtbar. Der Deutschlandtakt bildet dabei das zentrale Strukturprojekt, um mehr Menschen und Güter klimafreundlich zu bewegen. Die relativ gute Klimabilanz der Bahn darf jedoch nicht dazu führen, dass beim dafür notwendigen Aus- und Neubau „das Notwendige - nicht das Mögliche“, die Realisierbarkeit, die Umsetzungsdauer, die Finanzierbarkeit, das Gemeinwohl sowie die Fürsorgepflichten des Staates aus dem Fokus geraten oder sogar unberücksichtigt bleiben.

Mit freundlichen Grüßen

Claudia Grimm

Pro-Ausbau – Bahnfreunde aus dem Landkreis Schaumburg

Prof. Dr. Wolfgang Hesse

Leitung Arbeitskreis Schienenverkehr Münchner Forum e.V.,
Experte für Integrale Taktfahrpläne

Jürgen Zimmermann

BI Schwabentrasse e.V. (Bischt)

Fußnoten und Links

1 **ABBD-Antrag Deutschlandtakt Zfp-R**

<https://abbd.info/wp-content/uploads/2024/09/Antrag-D-Takt-und-Zielfahrplan.pdf>

2 **ABBD-Antrag N-K-A**

https://abbd.info/wp-content/uploads/2025/03/ABBD-Antrag-N-K-A-final_51BIs.pdf

3 **ABBD-Antrag CO₂**

<https://abbd.info/wp-content/uploads/2026/02/ABBD-Antrag-CO2-Final-70-BIs.pdf>

4 **Prof. Dr. Wolfgang Hesse Mathematiker, Experte für Integrale Taktfahrpläne**

4a ERI 7/2019 https://pro-ausbau.de/wp-content/uploads/2022/11/2019-09_D-Takt_Hesse.pdf

4b ERI 1/2022 https://pro-ausbau.de/wp-content/uploads/2022/06/821Hesse_D-Takt9.pdf

- 5 Statistiken
- 5a <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1084717/umfrage/umfrage-zum-hauptverkehrsmitteln-auf-geschaeftsreisen-der-deutschen/>
- 5b <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/13626/umfrage/reisende-im-schienenpersonenverkehr-der-db-ag/>
- 5c <https://kpi.deutschebahn.com/de/leistung>
- 6 § 40 EBO https://www.gesetze-im-internet.de/ebo/_40.html
- 7 Überarbeitung der Richtlinien der EU-Norm 1315/2013
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=COM%3A2021%3A810%3AFIN>
- 8 Überlastete Schienenwege
https://www.dbinfrago.com/web/schienennetz/netzzugang-und-regulierung/nutzungsbedingungen/ueberlastete_schienenwege-11916932
- 9 BMDV Methodenhandbuch Stand 2016
https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodenhandbuch.pdf?__blob=publicationFile
- Hinweis:
Das Methodenhandbuch thematisiert Maßnahmen des BVWP, mithin den SPfV.
Zur dezidierten Betrachtung des SPNV wird die „Standardisierte Bewertung“ herangezogen!
- 10 ERegG Eisenbahnregulierungsgesetz § 1 (28,29)
<https://www.gesetze-im-internet.de/eregg/BJNR208210016.html>
- 11 Verkehrsverlagerungspotenzial auf den Schienenpersonenfernverkehr in Deutschland
https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/MKS-Wissenschaftliche-Untersuchungen/studie-verlagerungspotenzial-schienenpersonenverkehr.pdf?__blob=publicationFile
- 12 Verkehrsverlagerungspotenzial auf den Schienengüterverkehr in Deutschland
https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/MKS-Wissenschaftliche-Untersuchungen/studie-verkehrsverlagerungspotenzial-schienengueterverkehr.pdf?__blob=publicationFile
- 13 SIA 102 Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
https://shop.sia.ch/normenwerk/architekt/102_2020_d/D/Product
- Auszug:
Phase 6 – Bewirtschaftung
Teilphase 61 – Betrieb (Überwachung, Wartung, Instandhaltung, Pflege)
Teilphase 62 – Erhaltung (Überprüfung / Instandsetzung)
Teilphase 63 – Grundlage für die Neuausrichtung (Erneuerung / Neupositionierung)
- 14 BundesImmissionsSchutzGesetz
<https://www.gesetze-im-internet.de/bimsg/BImSchG.pdf>
- 15 Bundesklimaschutzgesetz <https://www.gesetze-im-internet.de/ksg/KSG.pdf>
- 16 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) Anlage 1 Nr. 14. + Anlage 5 Nr. 1.1
<https://www.gesetze-im-internet.de/uvpg/UVPG.pdf>
- 17 Bundesnaturschutzgesetz BNatSchG § 1 Absatz (3)
https://www.gesetze-im-internet.de/bnatschg_2009/BJNR254210009.html
- 18 Niedersächsisches Naturschutzgesetz NNatSchG § 1a
<https://voris.wolterskluwer-online.de/browse/document/f4de4852-0fed-3189-8810-f7f08d19e933>
- 19 Bundesverfassungsgericht Urteil 1 BvR 2656/18 + 78/20 + 96/20 + 288/20 RN 198
https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Entscheidungen/DE/2021/03/rs20210324_1bvr265618.html
- 20 Allgemeines Eisenbahngesetz AEG § 18 Absatz (1)
https://www.gesetze-im-internet.de/aeg_1994/AEG.pdf

Seite Kurzfassung für Schnelleser

- 1 **A) Präambel - Kernforderungen**
- 2 **B) Ziel 1.** Die Entwicklung des revidierten Zielfahrplans („Zfp-R“) erfolgt unter Berücksichtigung der folgenden Prämissen¹:
1. Schnelle Umsetzbarkeit
 2. Verbesserung der Reisequalität
 3. Verbesserung der Umsteige-Qualität
 4. Verbesserung der Erreichbarkeit der Flächenbahn

3	5. Vorrang für Pünktlichkeit und Verlässlichkeit vor Hochgeschwindigkeit ⁴
	6. Überprüfung der Großprojekte
	7. Beseitigung von aktuellen Engpässen ⁸
3 + 4	8. Elektrifizierung aller relevanten Bahnstrecken
4	9. Stärkere Berücksichtigung des Güterverkehrs
	10. Umfassende Beteiligung aller Interessengruppen
	<u>B) Ziel 2. Die Nutzen-Kosten-Analyse (Methodenhandbuch Modul A1 ⁹) und die sich daraus ergebende Bahn-Projektplanung erfolgt unter Berücksichtigung der folgenden Prämissen ² :</u>
4 + 5	0. Verkehrliche Grundlagen ^{9 Seite 32} Nachweisbare Grundlagendaten sind immer ein Teil des Zielfahrplans
5	1. Veränderungen von Betriebskosten (NB) ^{9 Seite 173 ff.} Das realistische Fahrmaterial ist maßgebend
	2. Veränderung von Abgasbelastungen (NA) Abgasbelastungen errechnen sich aus der zeitgemäßen Technik und Gesetzeslage
	3. Verkehrssicherheit (NS) Maximale Verkehrssicherheit bietet das „Nicht-Fahren“
5 + 6	4. Reisezeit im Personenverkehr (NRZ) Reisezeit wird im Vergleich zu anderen Nutzenkomponenten völlig überbewertet
6	5. Transportzeit der Ladung im Güterverkehr (NTZ) Die Transportzeit muss in ihrer Zuverlässigkeit bewertet werden
	6. Impliziter Nutzen (NI) Dieser Glaskugel-Nutzen ist aus der Bewertung zu streichen
	7. Erhöhung der Zuverlässigkeit (NZ) Dauerhafte Instandhaltung der Infrastruktur hat oberste Priorität
6 + 7	8. Instandhaltungs- und Betriebskosten der Verkehrswege (NW) „Erhalt/Ersatz vor Ausbau vor Neubau“ ^{9 Seite 26; 30} wird ganzheitlich in der N-K-A abgebildet
7	9. Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur (NL) Die Berechnungsmethodik THG ist in allen Belangen zu aktualisieren
	10. Geräuschbelastungen (NG) Geräuschbelastungen sind von Beginn an maßgebend zu bewerten
	11. Innerörtliche Trennwirkung (NT) ^{9 Seite 34} Innerörtliche Trennwirkungen sind als sensibler Punkt besonders zu betrachten
8	12. Konkurrierende Verkehrsträger (NK) Dieser „Nutzen“ ist aus der Bewertung zu streichen
	13. Kosten Die Kosten-Berechnung muss nach dem Basisjahr jährlich fortgeschrieben werden
	14. Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) Die Barwert-Berechnung muss nach dem Basisjahr jährlich fortgeschrieben werden
	<u>B) Ziel 3. Der Zielfahrplan im Fokus der Klimaschutzziele ³</u>
8 + 9	1. Klimaschutz vor Hochgeschwindigkeit
9	2. Mobilitätswende durch Betriebsoptimierung
	3. Wirtschaftlichkeit
	4. Verpflichtung zu Alternativenprüfung
	5. Finanzielle Resilienz
	6. Strategische Umweltprüfung (SUP) ¹⁶
	<u>B) Ziel 4. Das Zielnetz (Infrastruktur) im Fokus der Klimaschutzziele ³</u>
	1. Lebenszyklusbasierte THG-Bilanzierung
	2. Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft
10	3. Klimawirkungsanalyse
	<u>B) Ziel 5. Juristische Anforderungen im Fokus der Klimaschutzziele ³</u>
	1. Verfassungsrechtliche Verpflichtungen
	2. Verwaltungsrechtliche Vorgaben
	<u>C) Zusammenfassung</u>
10 + 11	Fußnoten / Links
11 + 12	<u>Kurzfassung für Schnelleser</u>