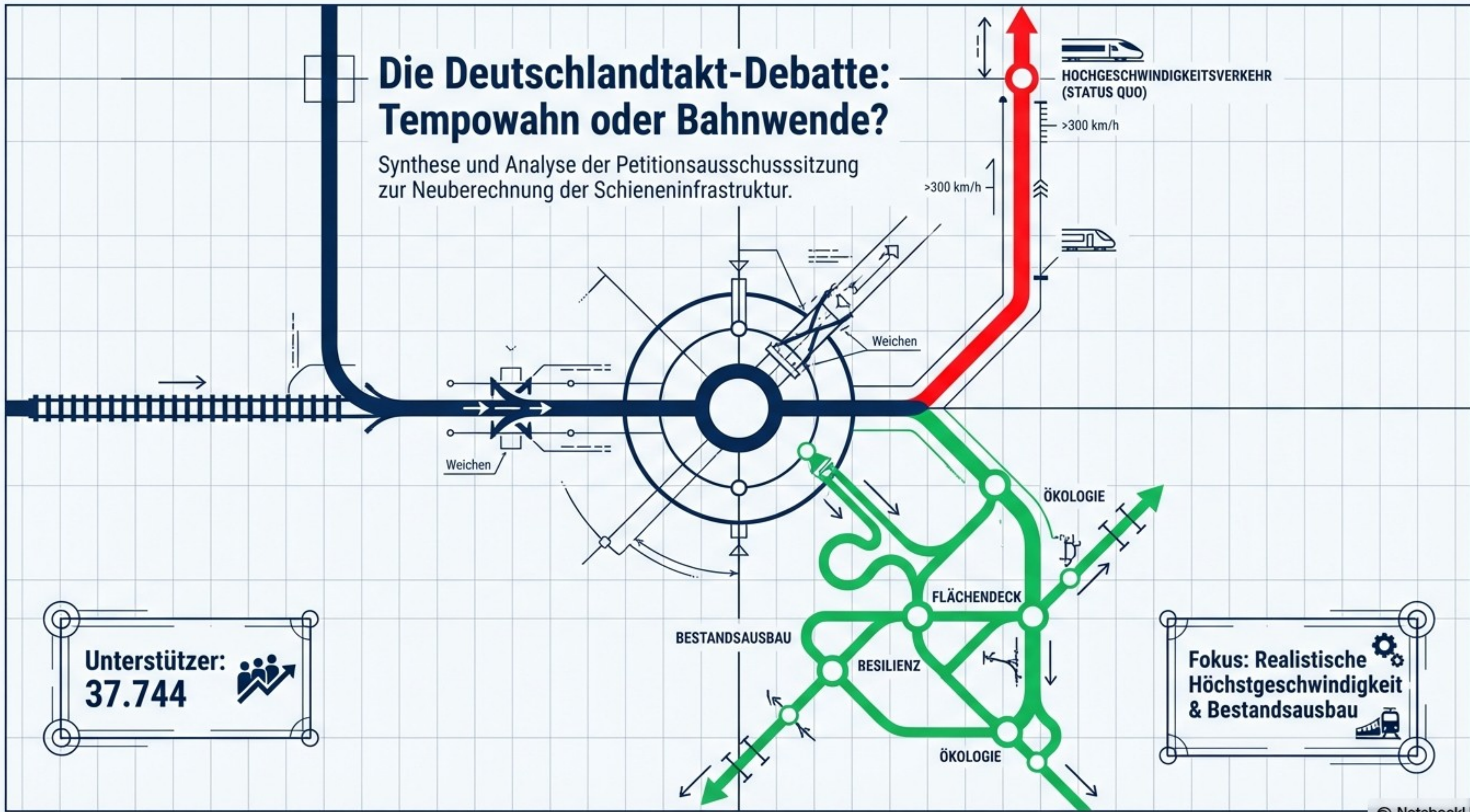


Die Deutschlandtakt-Debatte: Tempowahn oder Bahnwende?

Synthese und Analyse der Petitionsausschusssitzung zur Neuberechnung der Schieneninfrastruktur.



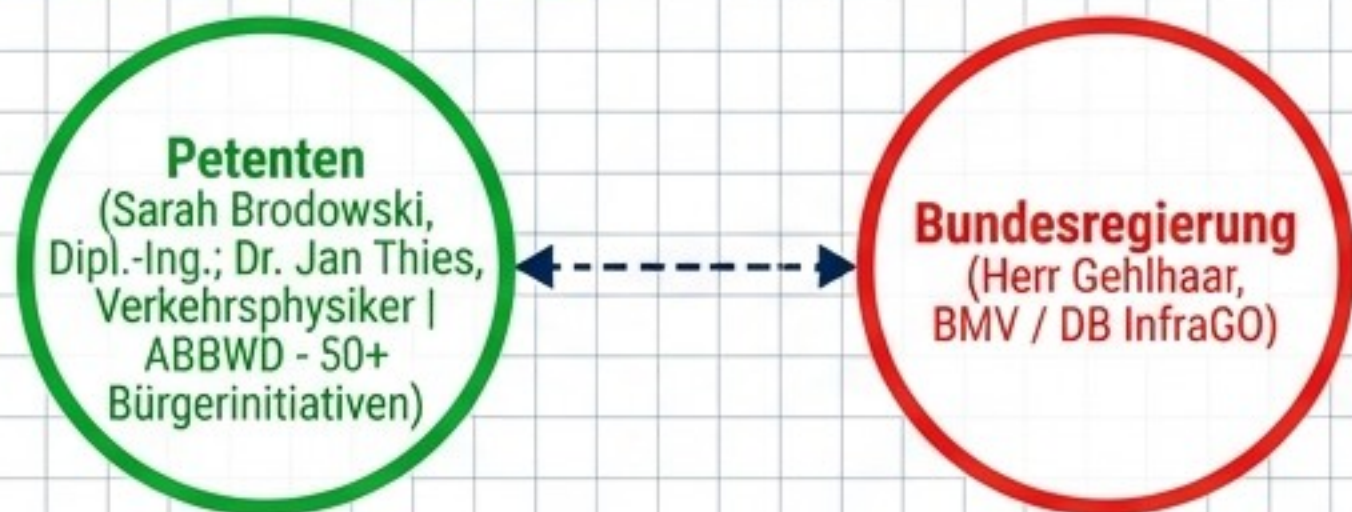
Unterstützer:
37.744



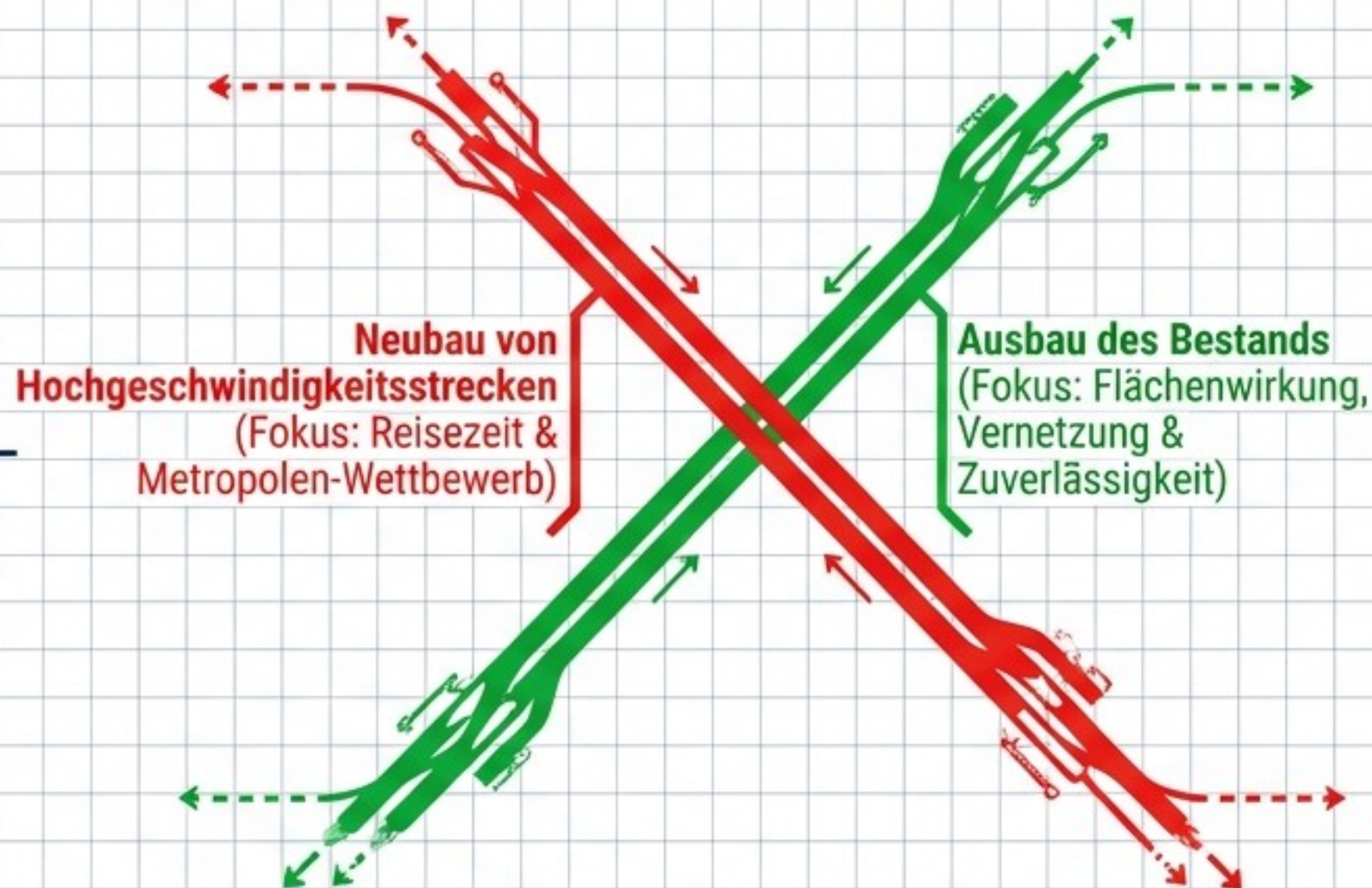
Fokus: Realistische
Höchstgeschwindigkeit
& Bestandsausbau



DIE AKTEURE



DER KERNKONFLIKT



DER KERNKONFLIKT

DIE DIMENSION



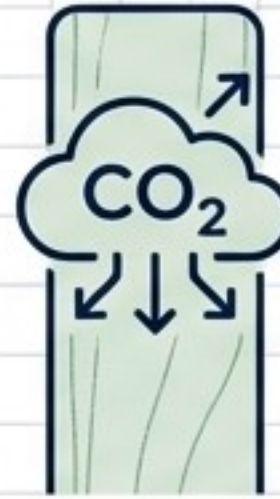
Die 5 Kernforderungen der Petition



1. Neuberechnung:
Realistische
Geschwindigkeiten &
absolute Priorität für
für den Ausbau
bestehender Strecken
statt HGV-Neubau.



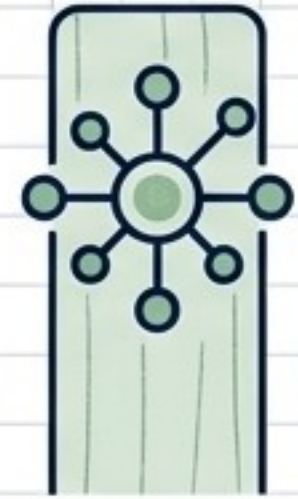
2. Finanzierung:
Transparente Kosten-
Nutzen-Betrachtung;
Stopp der Steuergeld-
verschwendung.



3. Klimaschutz:
Verbindliche
Einbeziehung realer
Bau-CO2-Bilanzen in
alle Planungen.



4. Umweltschutz:
Minimierung von
landwirtschaftlichem
Flächenverbrauch &
Schonung von
Schutz-/Grundwas-
sergebieten.



5. Gesellschaft:
Integration aktueller
Trends (Homeoffice,
E-Mobilität, digitale
Vernetzung).

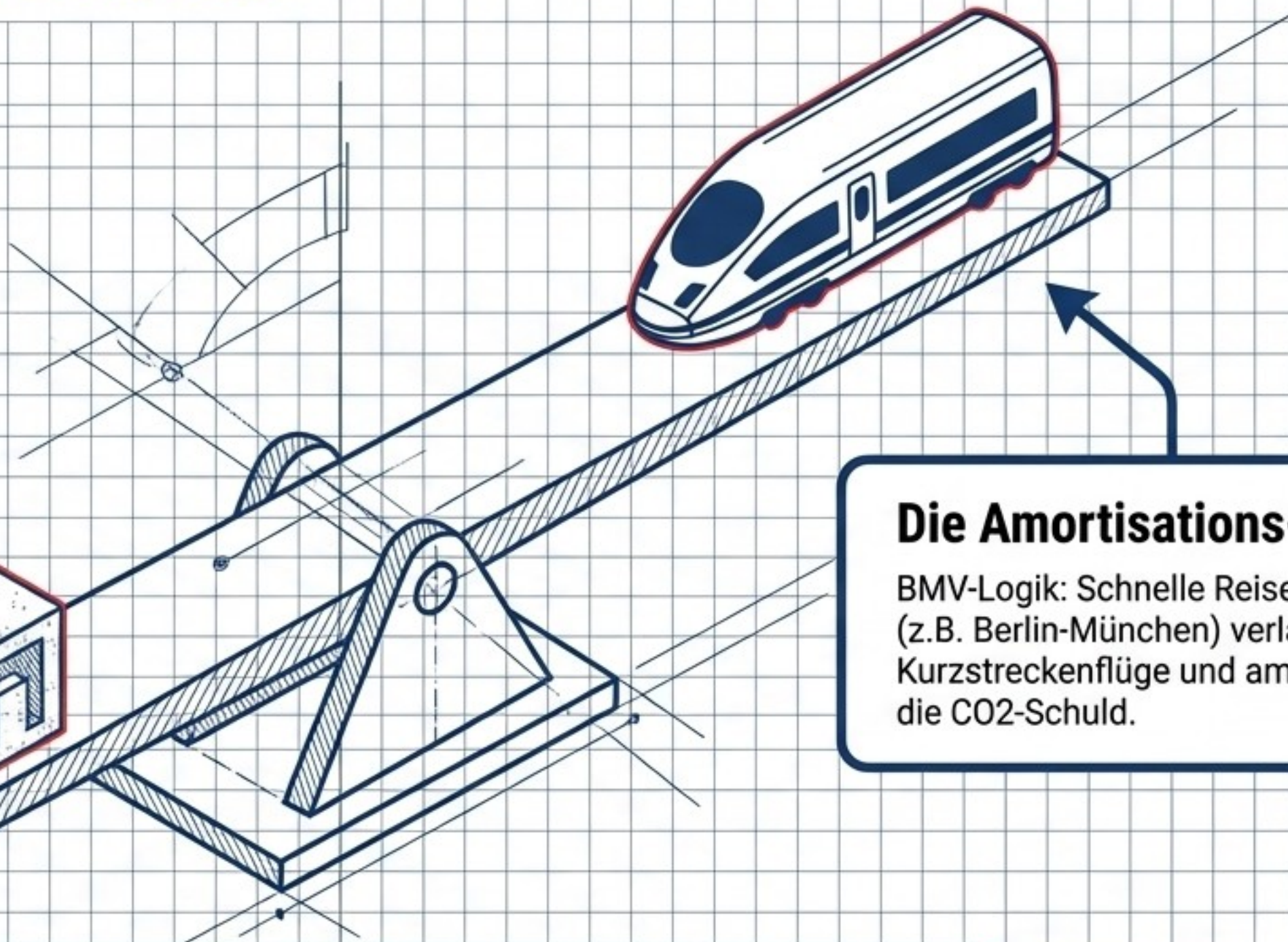
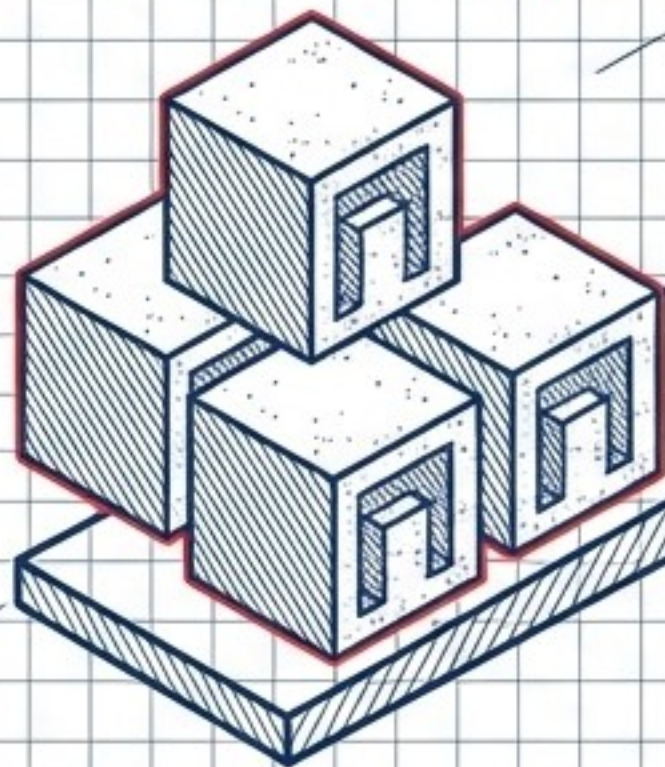
Zwei konträre Visionen für die Schiene der Zukunft

	BMV / Status Quo	Petenten / Initiativen
Primäres Ziel	Wettbewerbsfähigkeit (Flugverkehr verlagern)	Kapazität, Flächenwirkung & Zuverlässigkeit
Infrastruktur-Fokus	Großprojekte & Neubaustrecken (Entflechtung durch Tempo 300)	Engpassbeseitigung im Bestand (Weichen, Überholgleise)
Klimaschutz-Logik	CO2-Reduktion durch schnelle Fahrzeiten & Modal Shift	Vermeidung von Bau-CO2 (Beton/Tunnel-Emissionen)
Netzwerkung	Fokus auf Metropolen & mittlere Städte	Flächendeckende Anbindung inkl. ländlicher Raum

Deep Dive 1: Das Klima-Paradoxon

Bau-Emissionen:

Tempo 300 erzwingt starre Trassierungen. Dies erfordert massiven Tunnel- und Brückenbau. Die Folge: Eine gigantische initiale CO₂-Schuld durch Betonverbrauch.



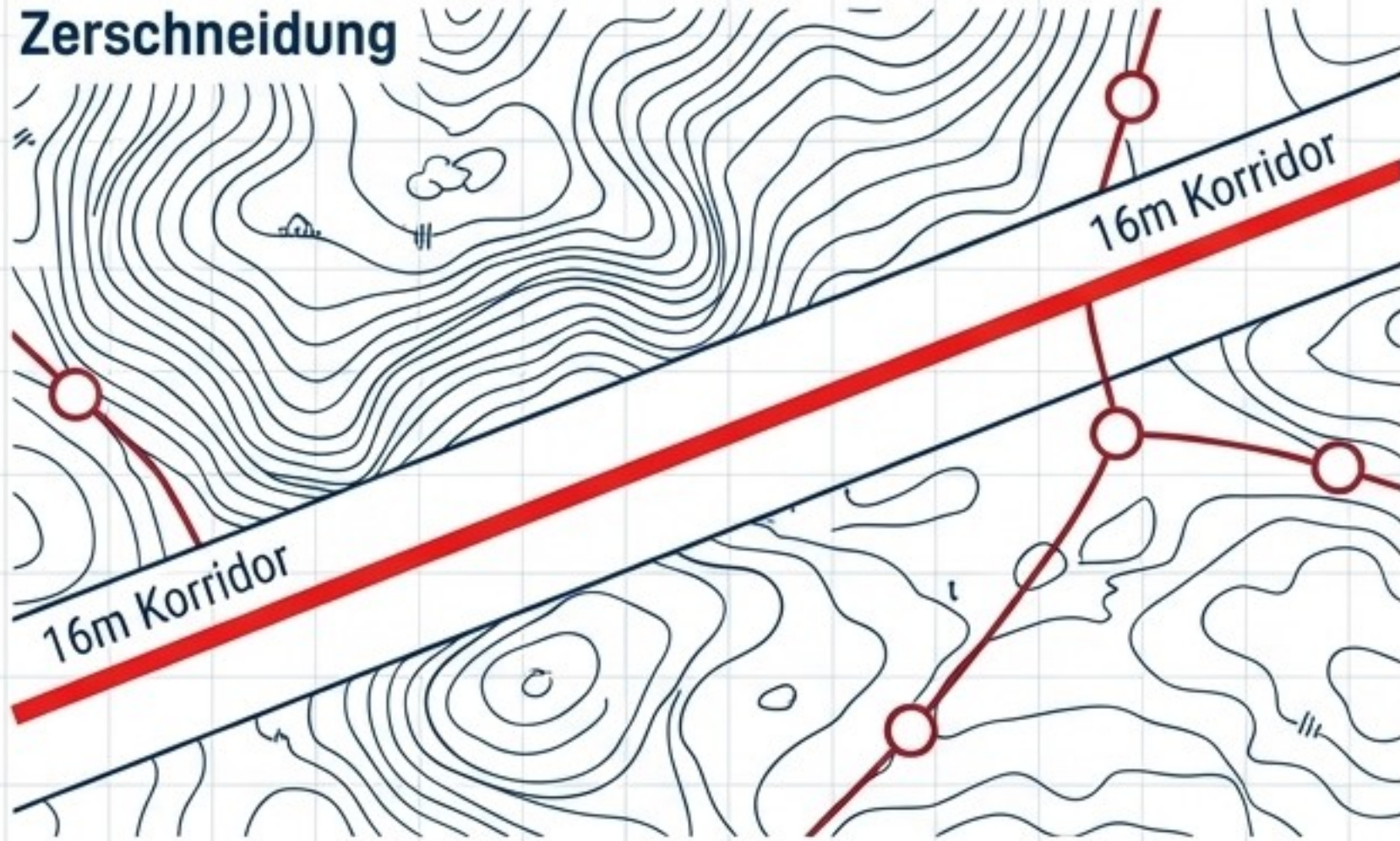
Die Amortisations-Lücke:

BMV-Logik: Schnelle Reisezeiten (z.B. Berlin-München) verlagern Kurzstreckenflüge und amortisieren die CO₂-Schuld.

Synthese:

Reale Beispiele (z.B. Fulda-Würzburg mit nur 1 Zug/Stunde) zeigen eine viel zu geringe Taktung auf Neubaustrecken, um diese Emissionen je auszugleichen. "Klimaschutz gerät zum Feigenblatt."

Deep Dive 2: Raumwiderstand & Die Illusion des Tunnels



Die BMV-Strategie: Versuch, den Flächenverbrauch durch Untertunnelung zu lösen.

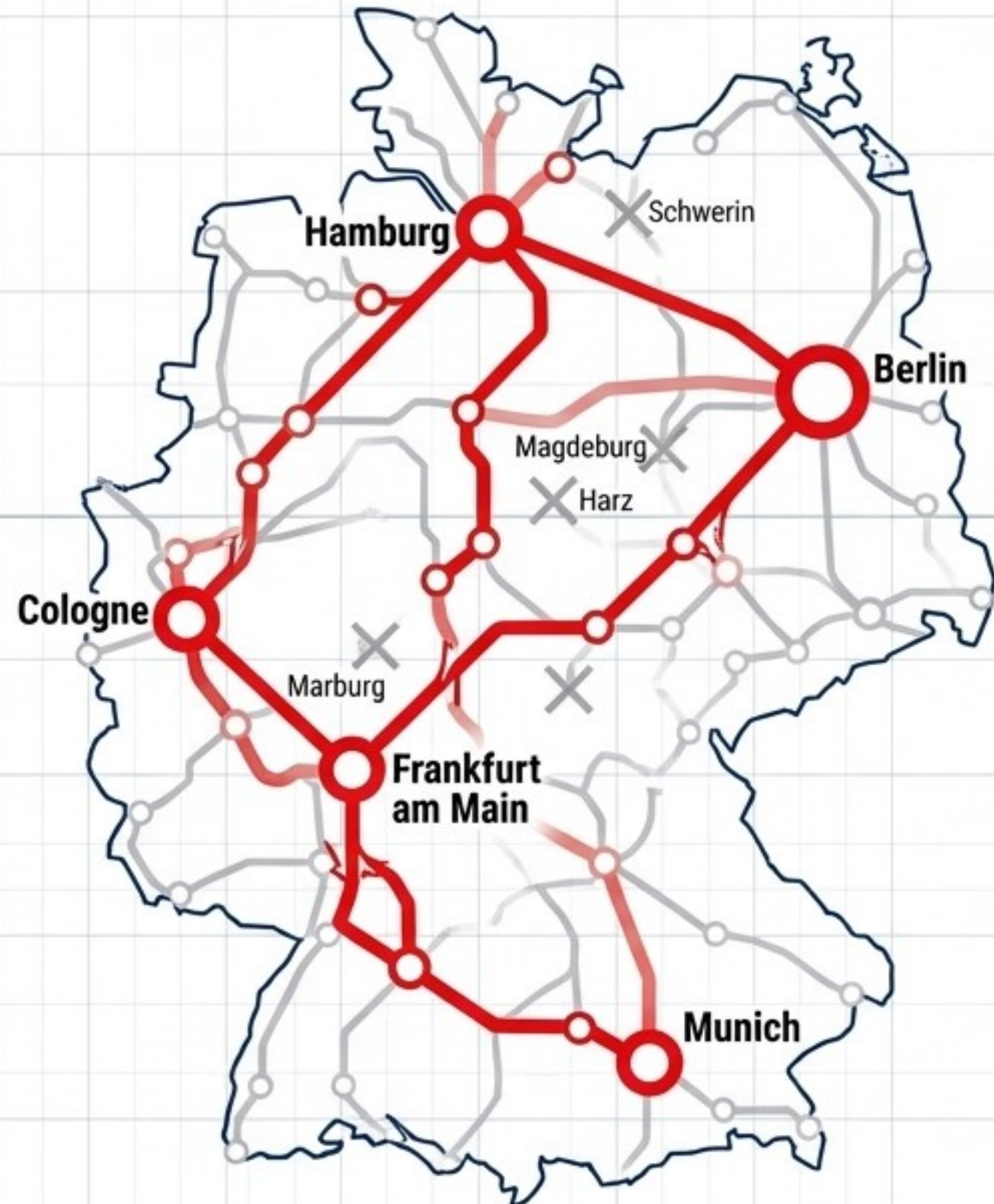
Der Konter der Petenten:

Unterirdisch: Massive Eingriffe in sensible Grundwasserkörper.
Oberirdisch: Tempo 300 erfordert breite Korridore (min. 16 Meter) und gigantische Reibungskörper für die Aerodynamik.



Fokus Landwirtschaft: Der Flächenbedarf steht im krassen Widerspruch zu nachhaltiger Landwirtschaft. Die Versiegelung führt zu Entwertung und Enteignung von Höfen in ländlichen Regionen, die eigentlich mehr Nutzfläche benötigen.

Deep Dive 3: Daseinsvorsorge und der Rückzug aus der Fläche



Das Problem der Eigenwirtschaftlichkeit

Fernverkehr muss eigenwirtschaftlich betrieben werden. HGV-Züge sind extrem teuer in Anschaffung und Unterhalt, was Halte in der Fläche unrentabel macht.

Daten-Fakten laut Petenten

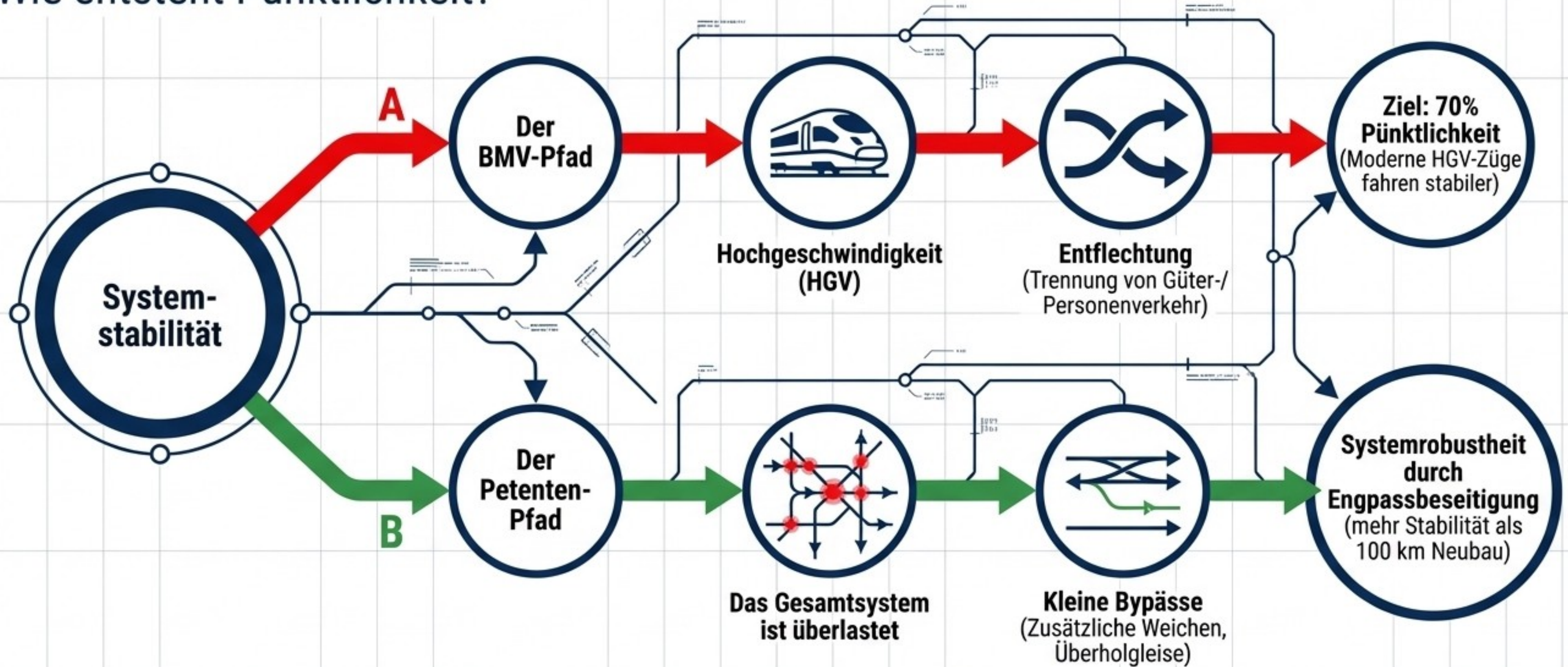
- Nordwestdeutschland: Prognostizierter Verlust von 1/3 der Fahrgäste auf der Achse Hamburg-Bremen-Osnabrück-Münster (Halbstundentakt gefährdet).
- Verlust der ICE-Anbindung: Städte wie Magdeburg, Schwerin, Marburg, Gießen sowie ganze Regionen (Harz, Alpen) verlieren ihren adäquaten Fernverkehrsanschluss.

Fazit

Ein Fokus auf Metropolen-Wettbewerb führt zur sozialen Ungerechtigkeit im ländlichen Raum.

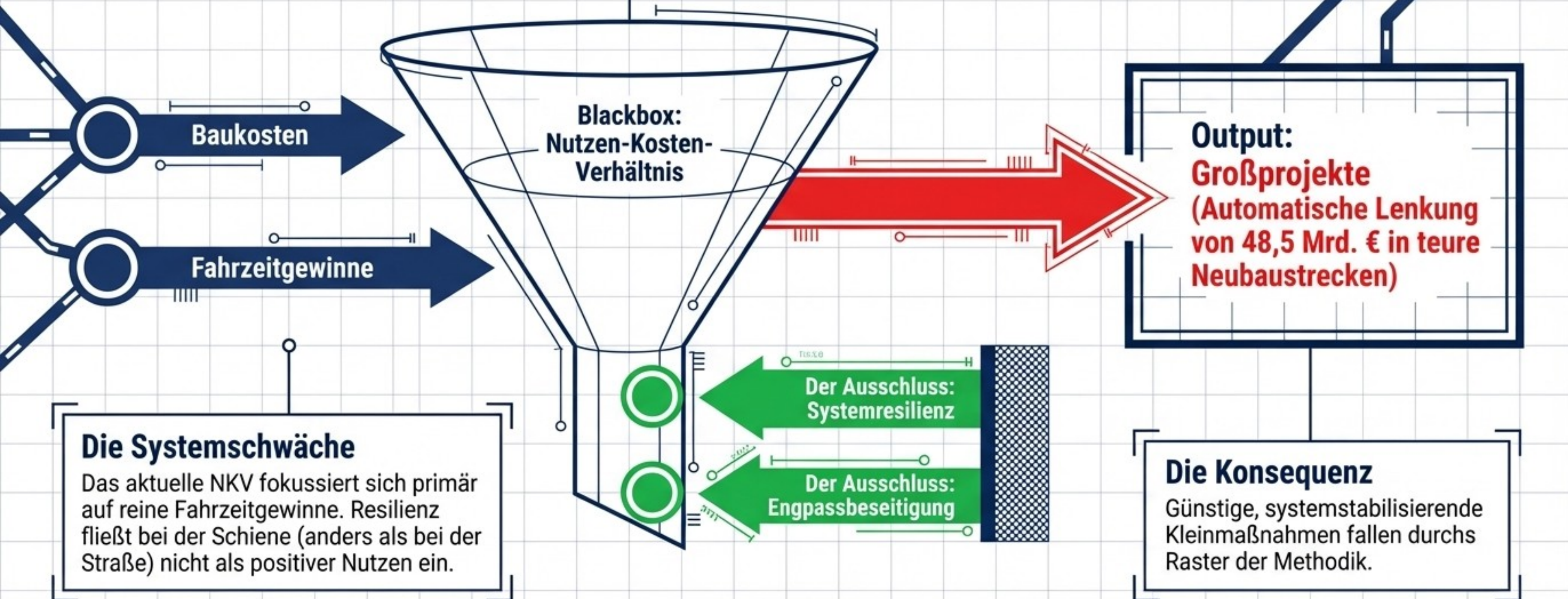
Deep Dive 4: Zwei Wege zur Systemrobustheit

Wie entsteht Pünktlichkeit?



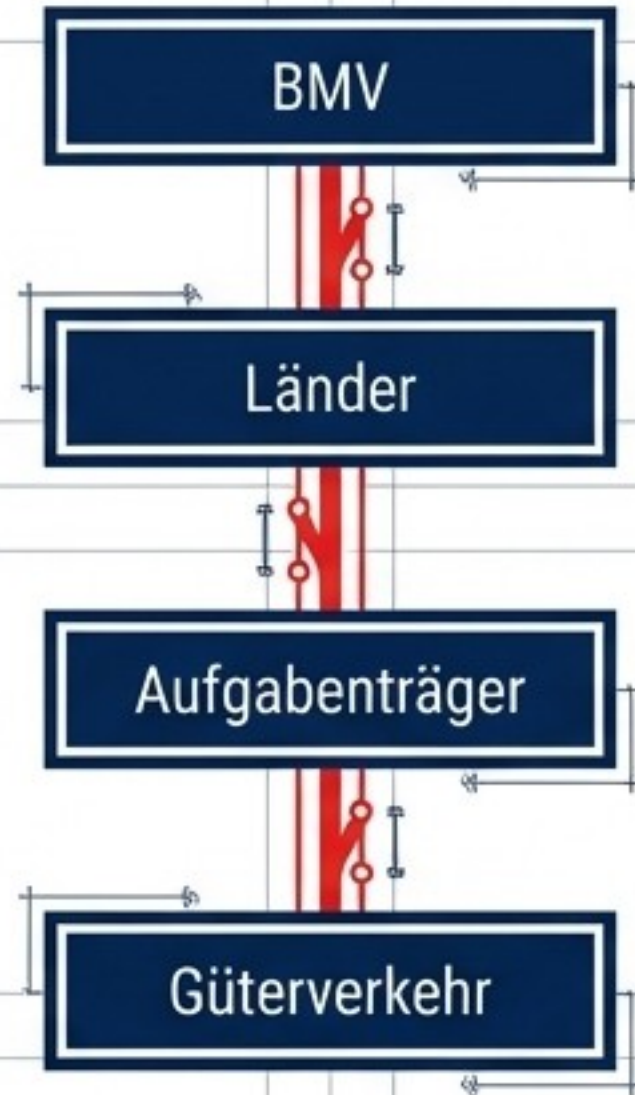
Die Warnung (Der Stresstest): Petenten fordern einen unabhängigen Stresstest des Zielfahrplans, da bereits jetzt Planungsfehler existieren (z.B. Spandau: 2 Züge zeitgleich auf einem Gleis geplant).

Methoden-Kritik: Der blinde Fleck der NKV-Berechnung



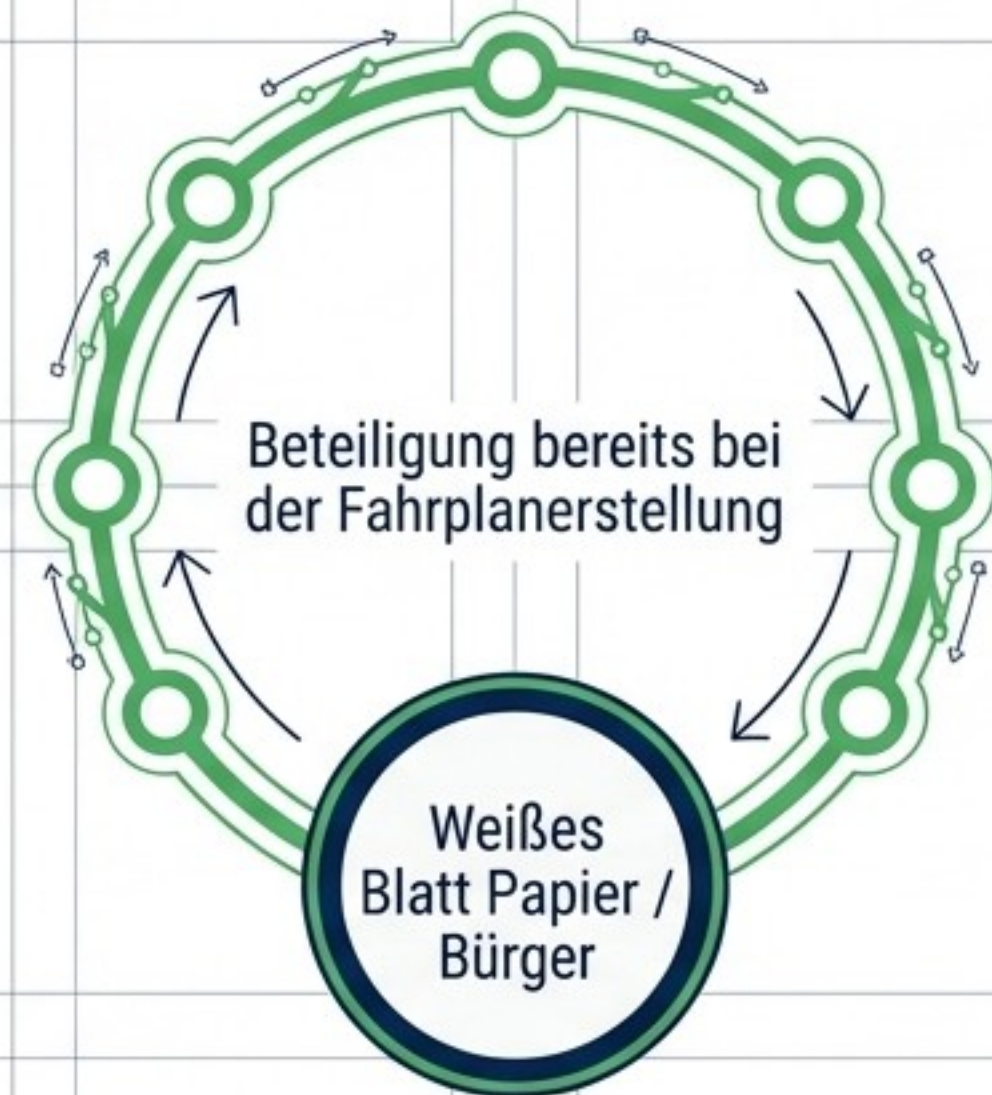
Der Prozess-Konflikt: Stakeholder vs. Bürger

Status Quo (Das BMV-Modell)



Bürgerbeteiligung findet traditionell erst lokal bei der konkreten Bauausführung statt.

Die Lösungsforderung



Kostet initial Zeit, verhindert aber jahrzehntelange Klagen und Raumwiderstände (wie bei Stuttgart 21).

Die Kritik: Lokale Beteiligung kommt zu spät. Beim Bundesverkehrswegeplan gab es 39.000 Eingaben – hier fehlt dieses Fundament.

Das Puzzle: Schweizer Modell vs. Deutsche Geografie



Das Prinzip: Der **Integrale Taktfahrplan (ITF)** **minimiert Umsteigezeiten**. "Alle Teile des Puzzles müssen passen" (BMV/Grüne) – Züge treffen zeitgleich am Knotenpunkt ein.

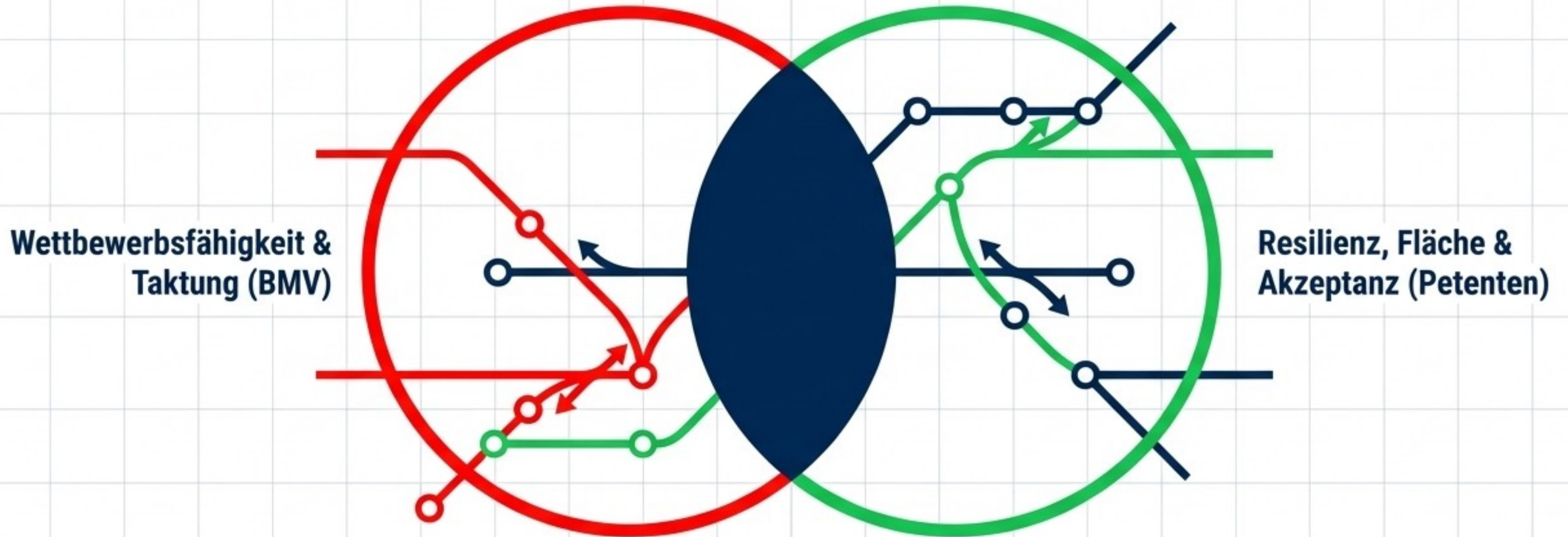
Das Geografie-Argument (Grüne): Da Deutschland weitaus größer ist als die Schweiz, sind für funktionierende Knotenpunkte zwingend HGV-Trassen (Tempo 300) nötig, um die Wegezeiten kompetitiv zu halten.

Der Konter der Petenten: Die Schweiz ist das Vorbild des ITF – doch auch sie hat sich nach intensiver Debatte größtenteils gegen reine Neubaustrecken und für den massiven Bestandsausbau entschieden.

Das politische Radar: Schwerpunkte der Fraktionen



Synthese: Das fehlende Puzzleteil zur Bahnwende



Erkenntnis 1

Der Deutschlandtakt ist kein in Stein gemeißelter Plan bis 2070, sondern ein rollierendes Etappierungskonzept. Dies bietet Raum für Kurskorrekturen.

Erkenntnis 2

Historisch stagniert der Fernverkehr (150 Mio. Fahrgäste), während sich der Nahverkehr durch zuverlässige Flächentaktung verdreifacht hat (900 Mio.).

Das Kernfazit:

Die Bahn wird nur zum Rückgrat der Mobilitätswende, wenn wir die NKV-Methodik reformieren. Natur-/Klimaschutz, Bürgerbeteiligung und Infrastrukturausbau müssen zusammengedacht werden – Systemstabilität schlägt reine Spitzengeschwindigkeit.

Nächste Schritte & Offene Forderungen



Auf der Agenda des BMV

Bewertung der aktuellen Gutachterentwürfe zur Fortschreibung des Zielfahrplans (Fertigstellung für Sommer angekündigt).



1. Unabhängiger Stresstest

Simulation des geplanten Deutschlandtakts zur Aufdeckung von Planungsfehlern und Engpässen.

2. Alternativ-Szenario

Beauftragung eines neuen Zielfahrplans basierend auf Bestandsausbau (laut SMA in ca. 3 Monaten berechenbar).

3. Methoden-Reform

Anpassung der Verkehrswegeplanung, um Engpassbeseitigung und Resilienz als harten Nutzen zu werten.