

Initiative Deutschlandtakt



PRO BAHN e.V. -Gretchenstraße 26 – 32756 Detmold

Rainer Engel

**Initiative Deutschlandtakt
C/o Fahrgastverband PRO BAHN NRW**

Gretchenstraße 26
32756 Detmold
Tel. 05231 300112
E-Mail
engel@neubaustrecke-bielefeld-hannover.de

Detmold, den 25. September 2025

An den
Petitionsausschuss
Des Deutschen Bundestages
Berlin

Betr.: Petitions-ID 180105

**Stellungnahme der Initiative Deutschlandtakt zur Petition der Initiative
WiduLand „Neuberechnung des Deutschlandtakts mit reduzierter
Höchstgeschwindigkeit und einer Priorisierung des Bestandsnetzausbaus“
vom 07.04.2025**

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

die „Initiative WiduLand“ hat eine Petition mit Petitions-ID 180105 am 07.04.2025 an den Deutschen Bundestag mit der Forderung „Neuberechnung des Deutschlandtakts mit reduzierter Höchstgeschwindigkeit und einer Priorisierung des Bestandsnetzausbaus“ eingereicht.

Mit der Petition wird gefordert, den sogenannten Deutschlandtakt (Dritter Zielfahrplan) aus ökonomischer und ökologischer Sicht und aus Gründen des Klimaschutzes neu zu berechnen und zu modifizieren.

Stellungnahme zu dieser Petition

Zusammenfassend:

Die Petition ist der durchsichtige Versuch, ein lokales Ziel der Bürgerinitiative WiduLand mit einer generellen Einflussnahme auf das Prinzip des Projekts Deutschlandtakt zu erreichen.

Die Initiative Deutschlandtakt ist eine Gruppe von unabhängigen fachkundigen Bürgern aus Verbänden und Institutionen der Schienenbranche, die sich für den fahrplanbasierten Ausbau des deutschen Schienennetzes für Fern-, Regional- und Güterverkehr einsetzt.

Internet: <https://initiative-deutschlandtakt.de>

Allerdings gibt es einen richtigen Kern der Forderungen der Initiative WiduLand: Es muss an kritischen Stellen beim Zielfahrplan in Varianten gedacht werden. Diese Varianten müssen nachvollziehbar verglichen werden, um darzustellen, warum die zuletzt gewählte Variante die beste ist.

Die Initiative Deutschlandtakt geht davon aus, dass ein solcher Variantenvergleich die im Zielfahrplan des Deutschlandtakts enthaltenen Vorgaben bestätigt. Dies gilt insbesondere für die Neubaustrecke Bielefeld – Hannover.

Im Einzelnen:

Die Initiative Deutschlandtakt, die seit 2008 dafür eintritt, die Planung der Eisenbahn-Infrastruktur nach den Grundsätzen eines integralen Taktfahrplans zu erstellen, nimmt dazu Stellung:

1. Nach dem Vorbild der Schweiz, dem inzwischen auch von vielen anderen europäischen Ländern gefolgt wird, soll nunmehr auch in Deutschland die Eisenbahn-Infrastruktur nach dem Prinzip des integralen Taktfahrplans ausgebaut werden. Die Planungsschritte sind dabei:
 - Festlegung von übergeordneten verkehrlichen Zielen, z.B. allgemeine Beschleunigung und Stabilisierung des Schienenverkehrs zur Erreichung höherer Marktanteile im Güter- und Personenverkehr, teilweise Verlagerung von innerdeutschem Luftverkehr auf die Schiene.
 - Prognosen zur Verkehrsentwicklung,
 - Erstellen eines Zielfahrplans für den Personen- und Güterverkehr als Taktfahrplan mit dem Ziel einer bestmöglichen Bereitstellung der benötigten Kapazität, einer möglichst konfliktfreien Betriebsdurchführung und im Personenverkehr guten Anschlüssen in Taktknoten, um auch die nicht mit Direktverbindungen bedienten Verkehrsverbindungen attraktiv anzubieten.
 - Mit dem Zielfahrplan werden für die noch fehlenden Streckenelemente Anforderungen formuliert, z.B. eine Zielfahrzeit zwischen Knoten, um bundesweit ein „passendes“ System mit optimalem Nutzen bei günstigem Aufwand zu erarbeiten, nach dem Grundsatz „so schnell wie nötig“, nicht „so schnell wie möglich“.
2. In Deutschland hat das Bundesverkehrsministerium nach diesem Vorgehen iterativ unter Abstimmung mit zahlreichen Stakeholdern aus der Eisenbahn-Branche, insbesondere den Bundesländern und Aufgabenträgern im Schienenpersonennahverkehr, die für über 60% der Fahrplantrassen-Nachfrage eine bestimmende Rolle einnehmen, einen Zielfahrplan erstellt. Der Zielfahrplan zum Deutschlandtakt 3.Entwurf aus 2022 ist zur Zeit die verbindliche Zieldarstellung für den Ausbau des bundesweiten Schienennetzes; derzeit findet eine Überarbeitung des 3.Entwurfs statt, die u.a. auf eine neue Verkehrsprognose aufsetzt und neuere Entwicklungen in den Bundesländern berücksichtigt.

Die Initiative Deutschlandtakt ist eine Gruppe von unabhängigen fachkundigen Bürgern aus Verbänden und Institutionen der Schienenbranche, die sich für den fahrplanbasierten Ausbau des deutschen Schienennetzes für Fern-, Regional- und Güterverkehr einsetzt.

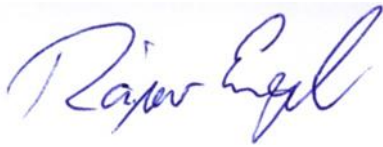
Internet: <https://initiative-deutschlandtakt.de>

3. Die Initiative Deutschlandtakt hat die Erstellung des derzeit gültigen Zielfahrplans kritisch verfolgt und stellt mehrheitlich fest, dass dabei korrekt im Sinne der Grundsätze zur Aufstellung eines integralen Taktfahrplans als Richtschnur für den weiteren Schienenwege-Ausbau (siehe 1.) vorgegangen wurde.
4. Naturgemäß wird in einzelnen Regionen, die von Ausbauprojekten betroffen sind, die Vorgehensweise des Bundes kritisch hinterfragt. Dabei wird nicht selten die Problematik einzelner Strecken losgelöst von überregionalen, nationalen und internationalen Bezügen betrachtet. Das ist auch im Fall der Petition von „WiduLand“ der Fall, wo die Zielfahrzeit zwischen Bielefeld und Hannover von 31 Minuten als Ergebnis einer bundesweiten Fahrplanoptimierung abgelehnt wird mit dem Argument, man könne doch auch eine 10 Minuten längere Fahrzeit in Kauf nehmen und die fehlenden Minuten an anderer Stelle einsparen.
5. Theoretisch ist eine „Neuberechnung“ denkbar, also ein Neubeginn nach dem Vorgehen bei Punkt 1. Sofern die Eingangs-Zielsetzungen nicht verändert werden, wird allerdings voraussichtlich kein anderes Ergebnis erreicht werden, außer dem Verlust von einigen Jahren für ein neues Verfahren.
6. Im Umgang mit der Forderung der Initiative WiduLand sehen wir allerdings auch, dass es bisher an ausreichender Transparenz und Vermittlung über das Vorgehen nach Punkt 1 gefehlt hat. Wir schlagen vor, der Forderung insoweit nachzugeben, als die Erstellung einer Fahrplanvariante mit 41 Minuten Fahrzeit Bielefeld-Hannover erarbeitet wird. Wenn – wovon wir ausgehen – diese dann deutlich ungünstigere Fahrzeiten und Anschlüsse aufweist und die übergeordneten Ziele verfehlt werden, hat man deutlich bessere Argumente für die Ablehnung der Petition.
7. Die Erstellung einer Fahrplanvariante nach den Forderungen der Initiative WiduLand erscheint uns auch in rechtlicher Hinsicht erforderlich, um die laufende Planung abzusichern. Die Rechtsprechung fordert die Prüfung von Alternativen, um sicherzustellen, dass diejenige Planung den Vorzug erhält, die Bürger am geringsten belastet. Dies wird, bezogen auf die Auswahl der Trasse, im Planungsverfahren auch mit großem Aufwand und großer Sorgfalt praktiziert. Für den zugrunde liegenden Zielfahrplan besteht die gleiche Sachlage.
8. Ebenso erscheint uns notwendig, den regionalen Nutzen von Ausbaumaßnahmen weitaus deutlicher herauszustellen. Das sind im Fall der Ausbau- und Neubaumaßnahmen entlang der Achse Bielefeld-Hannover die Verdichtung des Regionalverkehrs und die besseren Anschlüsse, im Fall anderer Neubaustrecken auch zusätzliche neue Bahnhöfe mit regionalem Schnellverkehr.
9. Die Initiative WiduLand hat eine Studie vorgelegt, zu der der Bund als Auftraggeber bisher nicht nachvollziehbar Stellung genommen hat. Ein Mitwirkender der Initiative Deutschlandtakt hat diese Studie detailliert geprüft und gravierende Mängel festgestellt. Diese Prüfung steht hier öffentlich zur Verfügung: <https://neubaustrecke-bielefeld-hannover.de/willkommen/stellungnahme-zur-studie-bahnzentrum-widuland/>

10. Abschließend erlauben wir uns den Hinweis, dass der vermeintlich mit geringeren Eingriffen verbundene Ausbau der Bestandsstrecken z.B. nach den Erfahrungen zwischen Nürnberg und Bamberg zu jahrzehntelangen Baumaßnahmen, Zerschneiden von gewachsenen Siedlungsstrukturen mit haushohen Lärmschutzwänden und mehrfachen, oft langwierigen Streckensperrungen verbunden sind. Davon sind oft sehr viele Anlieger erheblich betroffen, es handelt sich allerdings um einen anderen Personenkreis als derjenigen, die gegen Neubaustrecken mit geringeren Eingriffen argumentieren.

Zu weiteren fachlichen Erläuterungen stehen wir gerne zur Verfügung.

Für die Initiative Deutschlandtakt



Rainer Engel
Initiative Deutschlandtakt
Fahrgastverband PRO BAHN NRW e.V.