

Initiative Deutschlandtakt



Die Mobilität von morgen gestalten und den Güterverkehr auf der Schiene ausbauen: Deutschlandtakt jetzt umsetzen!

Welche Ziele hat die Politik für den Schienenverkehr von morgen?

Die Initiative Deutschlandtakt begrüßt die ambitionierten Ziele, die sich die Politik in Deutschland für deutlich mehr Verkehr auf der Schiene gesetzt hat: Bis 2030 wollte die vorherige und will die aktuelle Regierungskoalition die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr verdoppeln und zugleich den Marktanteil des Schienengüterverkehrs auf 25 % steigern.

Unbestritten ist: Höhere Verkehrsanteile auf der Schiene sind ein entscheidender Hebel für Energieeffizienz und Klimaschutz im Verkehr. Ein leistungsfähiger und zuverlässiger Schienenverkehr ist somit ein zentraler Baustein für die Mobilität von morgen.

Dazu passt die stark steigende Nachfrage im Schienenverkehr: Im Jahr 2023 haben die Menschen in Deutschland die Eisenbahn so stark genutzt wie noch nie. Der massive Nachfragerückgang während der Corona-Pandemie ist mehr als überwunden.

Auch der Schienengüterverkehr hat sich seit der Bahnreform sehr gut entwickelt und konnte seine Verkehrsleistung verdoppeln. Gerade die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene bringt besonders hohe Effekte für den Klimaschutz.

Entscheidend ist jetzt, dass die Politik die klar formulierten Ziele nun auch mit einer ebenso klaren Strategie konsequent weiterverfolgt, schrittweise umsetzt und dafür die organisatorischen und gesetzlichen Randbedingungen schafft.

Wie können wir die Ziele erreichen?

Eine Verdoppelung der Personenverkehrsleistung und ein deutlich höherer Marktanteil des Schienengüterverkehrs bedeuten eine Angebotsoffensive im Eisenbahnverkehr und zielgerichtete Investitionen in einen kapazitätssteigernden Ausbau des Schienennetzes. Die gute Nachricht ist: mit dem Deutschlandtakt halten wir den Schlüssel für einen besseren und leistungsfähigeren Schienenverkehr in Deutschland bereits in der Hand.

Was ist der Deutschlandtakt? Öfter. Schneller. Pünktlich!

Das ist die Vision des Deutschlandtakts für die Reisenden und für Unternehmen, die Güter auf der Schiene transportieren. Im Kern geht es um den gezielten Ausbau des Schienennetzes, damit die Zugverbindungen von Nah- und Fernverkehr deutschlandweit besser aufeinander abgestimmt werden können. An wichtigen Knotenbahnhöfen treffen die Züge künftig immer zur gleichen Zeit ein und fahren kurz danach wieder ab. So entstehen ideale Umsteigemöglichkeiten im dichten Takt und leicht zu merkende Fahrpläne. Das Prinzip lautet: Der Ausbau der Infrastruktur orientiert sich an einem optimierten Angebot auf der Schiene. Das erhöht nicht nur die Flexibilität der Reisenden – durch die besseren Anschlüsse profitiert das System Bahn auch in der Fläche. Gleichzeitig wird durch den gezielten Netzausbau auch mehr Kapazität für Güterzüge geschaffen. Der Nutzen für Reisende und Güterkunden entsteht nicht erst in ferner Zukunft, sondern durch eine stufenweise Umsetzung des Deutschlandtaktes schon deutlich früher. Erste maßgebliche Stufen des Deutschlandtaktes sind schon 2030 und 2035 mit der Fertigstellung bereits angelaufener Neu- und Ausbaumaßnahmen realistisch, die nicht nur dichtere Takte und bessere Anschlüsse im Personenverkehr ermöglichen, sondern insbesondere auch zur deutlichen Kapazitätserhöhung im Güterverkehr beitragen. Prämisse für die Einführung des Deutschlandtaktes ist es, Qualität und Pünktlichkeit wieder auf ein hohes Niveau zu bringen.

Was muss jetzt geschehen?

Die Konzepte für mehr und besseren Schienenverkehr in Deutschland sind da. Entscheidend ist nun, dass den Worten auch Taten folgen. Kurzfristig muss die Politik folgende Dinge auf den Weg bringen:

1. Der Deutschlandtakt muss formell als **Leitstrategie für die Entwicklung der Schieneninfrastruktur** in Deutschland verankert werden. Das sollte mit einer programmatischen Präambel des künftigen Moderne-Schiene-Gesetzes geschehen, das die Bundesregierung im Sommer 2024 vorlegen will und im BSWAG verankert werden.
2. Der Bund sollte als **Taktgeber die öffentliche Kommunikation zum Deutschlandtakt**-Konzept, dessen Grundlagen und den Umsetzungsperspektiven deutlich verstärken, um eine viel breitere Zustimmung und Unterstützung in Politik und Gesellschaft zu gewinnen.
3. Das Gesamtkonzept des Deutschlandtaktes muss **schrittweise umgesetzt werden** („Etappierung“). Dafür muss der Bund nach Abstimmung mit den Bundesländern in einem „Umsetzungsplan Deutschlandtakt“ konkrete Umsetzungsschritte definieren und mit den Zielfahrplänen für die einzelnen Etappen verbindlich festschreiben. Der Zielfahrplan muss unter Beibehaltung der Grundsystematik zur Herstellung sinnvoller, an der Fertigstellung neuer Infrastruktur orientierter Etappen, Optimierung der Taktknoten, Anpassungen an veränderte Verkehrsströme und Entwicklungen in den Nachbarländern optimiert und ggf. modifiziert werden.

4. Der Bund muss die einzelnen Ausbaumaßnahmen für die kommenden Jahre in den künftigen „**InfraPlan**“ **aufnehmen**, jährlich fortschreiben (rollierende Fortschreibung) und finanzieren.
5. Der Bund muss den **Fortschritt bei der Umsetzung der einzelnen Stufen**/Maßnahmen des Deutschlandtaktes mit entsprechenden Kennzahlen deutlich und transparent darstellen und bei sich abzeichnenden Verzögerungen frühzeitig gegensteuern.
6. Der Bund muss **mehrfähige Finanzierungssicherheit** für die Infrastrukturinvestitionen in die Schiene einschließlich der Deutschlandtakt-Maßnahmen schaffen und hierfür eine Fondslösung entsprechend der Empfehlung der Beschleunigungskommission Schiene auf den Weg bringen.
7. Der Bund muss den **Vorrang von Systemtrassen**, insbesondere für Taktverkehre des Deutschlandtaktes, aber auch für Güterverkehrskapazitäten, auch im europäischen Eisenbahnrecht durchsetzen. Ohne Systemtrassen wird es keinen Deutschlandtakt geben.
8. **Wahlfreiheit zwischen verschiedenen Anbietern auf der Schiene** ist für die Kundinnen und Kunden und die öffentliche Hand ein hohes Gut. Auch unter Deutschlandtags-Bedingungen muss diese Wahlfreiheit gesichert und ausgebaut werden – und das ist auch unter Deutschlandtakt-Bedingungen möglich. Durch gründlich diskutierte klare gesetzliche Regeln muss erreicht werden, dass ausreichende Kapazitäten für alle Verkehrsarten und Anbieter bereitgehalten und effizient und diskriminierungsfrei vergeben werden, um deren Wachstums- und Qualitätsansprüche und die verkehrlichen Ziele der Politik umsetzen zu können. Eine Überprüfung der Konfliktlösungsmechanismen soll Interessen möglichst optimal in Einklang bringen und insbesondere Verkehre ermöglichen, die das Systemangebot erweitern statt es zu behindern.
9. Der Bund muss bei der anstehenden Neuauflage des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) bzw. der Erstellung eines Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040 (BVMP) den **Deutschlandtakt zum Kernstück der künftigen Bundesverkehrswegeplanung machen**.
10. Ein attraktives Angebot im Deutschlandtakt funktioniert nur **mit sehr großer Pünktlichkeit**. Schon deshalb muss jetzt dringend die Finanzierung des massiven Erneuerungsbedarfs im Bestandsnetz sichergestellt werden.

26.5.2024

Die Initiative Deutschlandtakt

Wer wir sind: Im Frühjahr 2008 haben sechs Personen aus dem Verkehrsbereich die Initiative Deutschlandtakt gegründet, im Laufe der Zeit sind weitere Bürgerinnen und Bürger hinzugekommen. Sie alle möchten erreichen, dass die Nutzung der Eisenbahn attraktiver wird und mehr Menschen und Unternehmen dieses umweltfreundliche Verkehrsmittel nutzen. Die Initiatoren lassen sich dabei von den positiven Erfahrungen im Schienenpersonennahverkehr leiten: Abgestimmte Verkehrsangebote führen zu erheblichen und nachhaltigen Steigerungen der Fahrgastzahlen. Ihr Ziel ist daher die Einführung eines integralen Taktfahrplans für den gesamten

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

Redaktion: Bernhard Wewers.

Verantwortlich i.S.d.P.: Rainer Engel, c/o PRO BAHN, Mülheimer Straße 91, 47058 Duisburg

