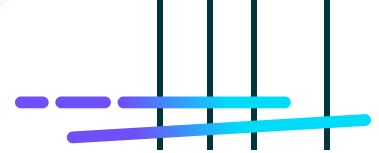


AGENDA FÜR EINE BESSERE BAHN 2035

Der Schienenverkehr befindet sich im Wandel. Zwar hat die Politik den Handlungsbedarf erkannt und stellt mehr Finanzmittel bereit, doch viele notwendige grundlegende Richtungsentscheidungen bleiben weiterhin aus. Die Initiative Deutschlandtakt fordert deshalb, dass die Agenda-Politik der Bundesregierung konsequent zu einer Agenda für eine bessere Bahn 2035 fortentwickelt wird – mit verlässlicher Finanzierung, fairem Wettbewerb bei gesicherter Grundversorgung und besser gesteuerten Bahnprojekten.

Die Bahn in Deutschland befindet sich in einer Zeit des Umbruchs. Während die Begeisterung der Menschen für die Eisenbahn ungebrochen ist, bleibt die Leistung der Schiene weiter hinter den gesetzten Erwartungen zurück: Die Korridorsanierungen lösen die ursprünglichen Versprechen einer Generalsanierung klar nicht ein. Der Neu- und Ausbau des Netzes wurde weitestgehend gestoppt. So werden weder Kapazität noch Qualität absehbar steigen. Zudem erscheint die Digitalisierung der Schiene konzeptionslos. Es lässt Bürger mit Unverständnis zurück, wenn aufwändig sanierte Strecken ohne moderne digitale Leit- und Sicherungstechnik wieder in Betrieb gehen. Zwar hat die Politik den Handlungsbedarf inzwischen erkannt und stellt mehr Finanzmittel auch über das Sondervermögen zur Verfügung, aber viele der notwendigen grundlegenden Richtungsentscheidungen bleiben bisher aus. Auf eine Phase der Vision ohne Umsetzung folgt ein Pragmatismus ohne Vision.

Um das Potenzial der Eisenbahn für öffentlichen Verkehr und Industrie zu nutzen, müssen Vision und Pragmatismus wieder zusammengebracht werden. Dafür ist es nötig, dass verschiedene Bestandteile einer guten Bahnpolitik zielgerichtet ineinandergreifen. Das Konzept des Deutschlandtakts war es, Angebotsplanung und Infrastrukturausbau abgestimmt zu entwickeln und konkrete Verbesserungen im Angebot langfristig aufzubauen. Dieser Ansatz bleibt richtig, aber er muss sowohl umfassender in seiner Zielsetzung sein als auch pragmatischer in seiner Umsetzung werden. Die Initiative Deutschlandtakt e. V. ist überzeugt: Die aktuelle Agenda der Bundesregierung kann das nicht leisten.



Wenn wir in Deutschland die verkehrspolitischen Ziele verfolgen, ein flächen-deckendes und überregionales Bahnangebot auch auf dem Land sicher-zustellen und den zunehmenden Zug-Stau auf den Magistralen und in den Knoten zum Wohle der Fahrgäste endlich aufzulösen, braucht es ein um-fassendes Konzept für die öffentliche Mobilität des Bundes. Dies muss neben Angebotsplanung und Aus- und Neubau auch kurzfristige Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit, der Sanierung des Bestands, der Modernisierung von Bahnhöfen und der Digitalisierung der Infrastruktur beinhalten. Als Initiative Deutschlandtakt setzen wir uns dafür ein, dass der Deutschlandtakt in den kommenden Jahren zu einer solchen ganzheitlichen, konzeptionellen Leitstrategie des Bundes für öffentliche Mobilität weiter-entwickelt wird.

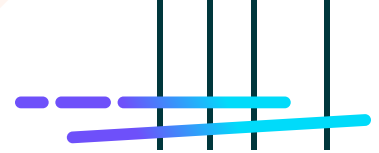
Aus unserer Sicht muss eine erfolgreiche Bahnpolitik auf greifbare Ver-besserungen für die Menschen im Land ausgerichtet sein und sich zudem an den langfristigen Zielen des Deutschlandtakts orientieren. Das wird von der aktuellen Politik des Bundesverkehrsministeriums noch nicht erreicht. Die Initiative Deutschlandtakt fordert deshalb, dass die notwendige Agenda-Politik der Bundesregierung konsequent zu einer Agenda für eine bessere Bahn 2035 weiterentwickelt wird. Unter anderem sehen wir drängenden politischen Handlungsbedarf in fünf Bereichen:

1. Die Etappierung des Deutschlandtakts gesetzlich verankern

Der Deutschlandtakt ist als dauerhaftes Konzept zu verstehen, das evolutionär weiterentwickelt werden muss. Für die Umsetzung des Deutschlandtakts braucht es jedoch greifbare Ziele und realistische Szenarien. Die daraus ab-geleiteten Umsetzungsetappen müssen nach fachlichen und politischen Kriterien bestimmt werden und mit nachvollziehbaren Verbesserungen für die Menschen verknüpft sein. Wir setzen uns dafür ein, dass insbesondere mit Blick auf die benötigten erheblichen öffentlichen Investitionsmittel eine angemessene Beteiligung des Deutschen Bundestages an der Etappierung des Deutschlandtakts sichergestellt wird. Wir fordern, dass die Bundes-regierung die abgeleiteten Etappen zur Umsetzung des Deutschlandtakts bis zum Ende des ersten Quartals 2027 als Gesetzentwurf dem Deutschen Bundestag vorlegt.

2. Verlässliche Finanzierung jetzt auch für die Schiene schaffen

Eine bessere Bahn braucht eine verlässliche, überjährige Finanzierung. Das zeigen alle internationalen Vergleiche. Insbesondere die mit der Umsetzung der Etappen des Deutschlandtakts verbundene Angebotsverbesserung ohne betriebliche Störungen ist ohne eine solche Finanzierung nicht zu erreichen. Deshalb müssen Bundesregierung und Bundestag eine entsprechende Finanzierung zwingend in dieser Wahlperiode sicherstellen.



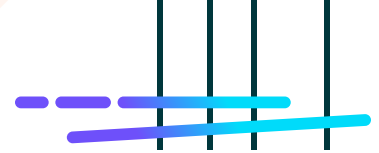
Statt weitere Debatten über die Realisierung eines Eisenbahnfonds zu führen – bei dem unklar bleibt, wie er gefüllt werden soll – fordern wir, dass Maßnahmen, die aktuell zur besseren Finanzierung der Autobahn diskutiert und damit als rechtlich möglich und umsetzbar erachtet werden, auch für die Finanzierung der Etappen des Deutschlandtakts genutzt werden müssen. Es ist nicht nachvollziehbar, warum diese Finanzierungsmöglichkeiten nur für einen Verkehrsträger geschaffen werden sollen. Ein Gesetzentwurf zur Kreditfähigkeit der Autobahn GmbH sollte erst dann vom Deutschen Bundestag verabschiedet werden, wenn eine vergleichbare Kreditfähigkeit auch für die DB InfraGO vom Gesetzgeber ermöglicht wird. Im Fall der DB InfraGO sollten die dafür nötigen Annuitäten aus den Umweltabgaben der Lkw-Maut sowie aus Zuschüssen des Bundes finanziert werden.

3. Wettbewerb und Gemeinwohl zusammenbringen

Es ist absehbar, dass der Fernverkehrsmarkt in Deutschland sich in den nächsten drei Jahren radikal ändern wird. Wettbewerb auf den Hauptachsen kann zu positiven Effekten für die Reisenden führen, sofern Anbieter übergreifende, durchgehende Tickets realisieren sowie Fahrgastrechte berücksichtigen. Die aktuelle Debatte legt für die Initiative Deutschlandtakt jedoch ein entscheidendes Versäumnis offen: Auch abseits ertragreicher Metropolverbindungen braucht es einen verlässlichen Fernverkehr in der Fläche, wie er einst mit dem Interregio erreicht wurde. Dort, wo dieses Angebot nicht eigenwirtschaftlich erbracht wird, muss der Bund seinen grundgesetzlichen Gewährleistungsauftrag wahrnehmen und die Anbindung sichern. Aus unserer Sicht ist es ein regulatorisches Versäumnis, dass Wettbewerb und Grundversorgung nicht gleichzeitig geregelt wurden. Zugleich bleibt es wichtig, dass die Marktveränderungen der nächsten Jahre mit dem Erlass des im Grundgesetz vorgesehenen Bundesgesetzes einhergehen, das verlässlichen Fernverkehr im ländlichen Raum sicherstellt. Wir fordern die Koalitionsfraktionen auf, ein solches Gesetz noch in dieser Wahlperiode im Deutschen Bundestag zu verabschieden. Grundlage beider Segmente – Wettbewerb und Grundversorgung – sind die Trassen des Deutschlandtakts.

4. Bahnprojekte besser umsetzen

Mit Blick auf die öffentliche Akzeptanz ist es entscheidend, dass Infrastrukturprojekte auf der Schiene sowohl zügig als auch verlässlich umgesetzt werden. Das betrifft insbesondere Zeit- und Kostenpläne. Es ist besorgniserregend, dass in den nächsten Jahren einzelne Bahnprojekte einen erheblichen Teil aller Bundesinvestitionen in Anspruch nehmen und ganze Regionen aufgrund überlanger Sperrungen über Jahre ohne Bahnverkehr sind. Die öffentliche Kritik an diesen Zuständen ist berechtigt. Wir schlagen deshalb zwei konkrete Maßnahmen zur Verbesserung vor:



→ **STEUERUNGSTRUMENTE DES INFRAPLANS ERWEITERN**

Derzeit werden Kostensteigerungen und Zeitpläne von Bundesregierung und Bundestag zumeist ohne kritische Prüfung akzeptiert und finanziert. Das muss sich ändern. Zugleich ist festzustellen, dass die erheblichen zusätzlichen Mittel bisher nicht zu einer hinreichend zusätzlichen Kapazität bei Planung und Bau geführt haben. Das neue Steuerungsinstrument des Infraplans sollte daher um eine Kontrolle erweitert werden, die einen solchen Kapazitätsaufwuchs sicherstellt.

→ **CHALLENGE - MELDESYSTEM EINFÜHREN**

Gleichzeitig müssen die Regelwerke und Richtlinien von Spezial- und Sonderfällen aus fast 200 Jahren Eisenbahngeschichte befreit werden, die Projekte mitunter teurer und aufwändiger machen. Für mehr Effizienz und zur Vermeidung unnötig hoher Standards schlagen wir vor, dass DB InfraGO und das Eisenbahnbundesamt ein gemeinsames Challenge-Meldesystem für unnötig aufwändige, unwirtschaftliche oder veraltete Standards einrichten. Anhand eines strukturierten Prozesses werden die Vorschläge aus dem Bahnsektor geprüft und gegebenenfalls umgesetzt. In Großbritannien hat ein solches System bei 70 Prozent der geprüften Eingaben zu Anpassungen des Regelwerks geführt. Wir regen an, dass ein solcher Prozess vom Deutschen Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) begleitet und evaluiert wird.

5. Deutschlandtakt als Konzept für öffentliche Mobilität weiterentwickeln

Der Deutschlandtakt ist mehr als ein Verfahren zur Ableitung von Infrastrukturmaßnahmen: Feste Knotenzeiten geben Ländern und Kommunen die Grundlage, ihre ÖPNV-Angebote aufeinander abzustimmen – vom Regionalzug bis zu Bus, Straßenbahn und Rufangebot. Das erlaubt die Entwicklung eines integrierten und verlässlichen Angebots von öffentlicher Mobilität. Die Bundesregierung muss den Deutschlandtakt in Zusammenarbeit mit den Ländern zu einer Leitstrategie für öffentliche Mobilität weiterentwickeln. Dabei ist wichtig: Der Takt muss zum Deutschlandticket passen und über den Bahnhof hinaus zu den Menschen kommen.

ÜBER DIE INITIATIVE DEUTSCHLANDTAKT

Die Initiative Deutschlandtakt wurde 2008 von überzeugten Bürgern gegründet, um einen besser aufeinander abgestimmten Bahnverkehr in Deutschland zu erreichen. Im Sommer 2026 hat sich die Initiative neu aufgestellt und arbeitet inzwischen als gemeinnütziger, parteipolitisch unabhängiger Verein, der sich für eine starke Bahnstrategie des Bundes einsetzt.

Die Initiative Deutschlandtakt e. V. fordert, dass der Deutschlandtakt zur Leitstrategie für eine integrierte öffentliche Mobilität in Deutschland entwickelt wird. Im Mittelpunkt steht ein integrierter Taktfahrplan, der Fern-, Regional- und Nahverkehr zuverlässig miteinander verbindet und zugleich den Schienengüterverkehr stärkt.

MEHR ZU UNSERER ARBEIT:
www.initiative-deutschlandtakt.de