

## **Antrag**

**der Abg. Elke Zimmer u. a. GRÜNE**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Auswirkungen des Deutschland-Takts auf die Schieneninfrastruktur und den Schienenverkehr im Land Baden-Württemberg**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. inwiefern sie in die Entwicklung des Konzepts Deutschland-Takt eingebunden war und weiter sein wird;
2. welche Linien- und Fahrzeugkonzepte in Baden-Württemberg vom Deutschland-Takt betroffen sein werden;
3. welche infrastrukturellen Aus- und Neubauvorhaben durch den Deutschland-Takt in Baden-Württemberg geplant sind;
4. welche weiteren infrastrukturellen Aus- und Neubauvorhaben nach ihrer Einschätzung darüber hinaus für einen Deutschland-Takt notwendig wären;
5. welche Leistungen das Land hierzu erbringen muss;
6. welche Auswirkungen die Einführung eines Deutschland-Taktes auf den Taktfahrplan und laufenden Betrieb des Schienenverkehrs in Baden-Württemberg haben wird – auch auf nichtbundeseigenen Eisenbahnstrecken;
7. ob die Anforderungen bereits in die Kapazitätsberechnung der Machbarkeitsstudie zum ICE-Knotenpunkt Mannheim einbezogen wurden.

11. 12. 2018

Zimmer, Renkonen, Katzenstein, Hentschel,  
Lede Abal, Marwein, Niemann GRÜNE

Eingegangen: 12. 12. 2018/Ausgegeben: 25. 01. 2019

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet  
abrufbar unter: [www.landtag-bw.de/Dokumente](http://www.landtag-bw.de/Dokumente)*

*Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.*

## Begründung

Der Deutschland-Takt ist ein Leitziel der Ausbaustrategie für das Schienennetz im Bundesverkehrswegeplan 2030. Mit ihm sollen bundesweit aufeinander abgestimmte Anschlüsse sowie leistungsfähige Güterverkehrstrassen gewährleistet sein. Das heißt, es sollen mehr Reiseverbindungen geschaffen, Umsteige- und Reisezeiten verkürzt und mehr Effizienz der Gleisbelegung im Güterverkehr erreicht werden. Dies ist nach Auffassung der Antragstellerin und der Antragsteller ein erstrebenswertes Ziel, das allerdings frühzeitig in der bereits laufenden Planung zum Ausbau des SPNV, ÖPNV und Güterverkehrs mitgedacht werden sollte, denn auch die Regierungskoalition im Land hat sich das Ziel gesteckt, die Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr zu verdoppeln.

Gerade beim Aus- und Neubauprojekt Rhein-Main/Rhein-Neckar wäre es nachhaltig und sinnvoll, bereits die Deutschlandtaktung in die Auslastungsplanungen einzubeziehen, um die Schieneninfrastruktur so auszurichten, dass sie der Erhöhung der Kapazitäten standhalten und ausreichen wird.

## Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 18. Januar 2019 Nr. 3-3822.5/1597 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,*

*1. inwiefern sie in die Entwicklung des Konzepts Deutschland-Takt eingebunden war und weiter sein wird;*

Das Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) hat in mehreren Regionalrunden alle Aufgabenträger des Regionalverkehrs über die Planungen zum Deutschland-Takt informiert. Ziel war es dabei, regionale Planungen für einen integralen Taktfahrplan im SPNV mit dem Deutschland-Takt in Einklang zu bringen. Mittlerweile hat auch ein Fachgespräch mit dem Gutachter SMA stattgefunden. Zum Ende des Jahres war das Verkehrsministerium gebeten worden zu den Planungen im Deutschland-Takt schriftlich Stellung zu nehmen, was auch erfolgt ist.

*2. welche Linien- und Fahrzeugkonzepte in Baden-Württemberg vom Deutschland-Takt betroffen sein werden;*

Aufgrund des Sachzusammenhanges werden die Fragen 2 und 6 gemeinsam unter Punkt 6 beantwortet.

*3. welche infrastrukturellen Aus- und Neubauvorhaben durch den Deutschland-Takt in Baden-Württemberg geplant sind;*

*4. welche weiteren infrastrukturellen Aus- und Neubauvorhaben nach ihrer Einschätzung darüber hinaus für einen Deutschland-Takt notwendig wären;*

*5. welche Leistungen das Land hierzu erbringen muss;*

Die Fragen 3 bis 5 werden wegen des Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Basis für den Deutschland-Takt ist ein erweiterter „Fahrplan 2030plus“, der auf dem Zielfahrplan 2030 und dem Zielnetz des BVWP 2030 aufsetzt und diese um weitere aus dem Fahrplan abgeleitete Maßnahmen ergänzt. Der Gutachterentwurf

\*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

des Zielfahrplans Deutschland-Takt wurde am 9. Oktober 2018 vorgestellt. Derzeit werden die Fahrpläne vom BMVI zusammen mit Bahnbetreibern, Ländern und den Eisenbahnunternehmen validiert. Erst danach können hieraus die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen abgeleitet werden. Die Projekte, die gesamtwirtschaftlich vorteilhaft sind, steigen automatisch in den „Vordringlichen Bedarf“ des dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) als Anhang beigefügten Bedarfsplans Schiene auf (vgl. Anlage zum Bundesschienenwegeausbaugesetz Abschnitt 2 Unterabschnitt 2).

Der Zielfahrplan „Deutschlandtakt“ beinhaltet keine Aussagen zur Finanzierung der Verkehrsangebote oder der Infrastruktur. Das Land Baden-Württemberg wird bei dem Infrastrukturausbau und den Betriebskosten ähnlich wie heute gefordert sein. Bei allen Maßnahmen, die nicht über das BSWAG finanziert werden, soll eine Finanzierung über Bundes-GVFG erfolgen.

*6. welche Auswirkungen die Einführung eines Deutschland-Taktes auf den Taktfahrplan und laufenden Betrieb des Schienenverkehrs in Baden-Württemberg haben wird – auch auf nichtbundeseigenen Eisenbahnstrecken;*

Aufgrund des Sachzusammenhanges werden die Fragen 2 und 6 gemeinsam beantwortet.

Aus dem aktuellen Planungsstand lässt sich noch nicht abschätzen, welche Auswirkungen der Deutschland-Takt auf die konkreten Linien- und Fahrzeugkonzepte hat. Erst wenn der Zielfahrplan fixiert ist, Zwischenstufen definiert und Termine für den Infrastrukturausbau absehbar sind, können die Auswirkungen beziffert werden.

*7. ob die Anforderungen bereits in die Kapazitätsberechnung der Machbarkeitsstudie zum ICE-Knotenpunkt Mannheim einbezogen wurden.*

Am 6. November 2018 hat Bundesminister Andreas Scheuer bekanntgegeben, dass u. a. der Knoten Mannheim in den „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans aufsteigt. Dieser Knotenplanfall enthält laut BMVI einen gesamtwirtschaftlich rentablen Vorschlag für die Auflösung der Engpässe. Eine weitere Optimierung soll gemeinsam mit den Ländern und Aufgabenträgern erfolgen. Bei diesen Gesprächen wird die noch ausstehende Veröffentlichung der detaillierten Angaben zu dem Bewertungsergebnis durch den Bund im Produktinformationssystem PRINS im Blick zu halten sein. Im Übrigen wird auf die Beantwortung der Fragen 3 bis 5 Bezug genommen.

Hermann  
Minister für Verkehr