

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/26406 –**

Das Saarland im Deutschlandtakt

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) möchte bundesweit einen abgestimmten Zugfahrplan einführen. Unter dem Titel „Deutschlandtakt“ sollen damit bis zum Jahr 2030 unter anderem Nah- und Fernverkehrsstrecken aufeinander abgestimmt werden, um den Schienenverkehr in Deutschland attraktiver zu gestalten. Ein erster Gutachterentwurf für einen Zielfahrplan wurde im Oktober 2018 im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur präsentiert, ein zweiter Entwurf im Mai 2019, und am 30. Juni 2020 wurde der dritte Gutachterentwurf vorgestellt. Ziel ist es, die Zahl der Bahnnutzer bis 2030 zu verdoppeln (<https://www.sol.de/news/wirtschaft/Mehr-Fernzuege-auf-wichtigen-Strecken,506729>).

Das Saarland, das insbesondere als Knotenpunkt für den Schienenverkehr zwischen Frankreich und Deutschland von europäischer Bedeutung ist, benötigt nach Ansicht der Fragesteller mehr Verbindungen im Land, in der Großregion oder im Bund. Neben einer guten und regelmäßigen Anbindung an den bundesweiten Schienenverkehr gehört dazu gerade eine Stärkung des grenzübergreifenden- sowie des Pendlerverkehrs im und um das Saarland.

1. Welche saarländischen Bahnhöfe sollen ab wann Bestandteil des Deutschlandtakts werden (bitte aufschlüsseln)?
2. Wie hat sich die Anbindung des Saarlands im Deutschlandtakt nach Einschätzung der Bundesregierung im dritten Gutachterentwurf des Deutschlandtaktes im Vergleich zum zweiten Gutachterentwurf entwickelt (bitte Änderungen erläutern)?
3. Wie soll sich die Anbindung der saarländischen Bahnhöfe im Deutschlandtakt gegenüber dem aktuellen Fahrplan konkret verändern (bitte aufschlüsseln)?

4. Welche Infrastrukturmaßnahmen sind für eine Umsetzung des Deutschlandtakts im Saarland notwendig (bitte aufschlüsseln)?
 - a) Was sollen diese Infrastrukturmaßnahmen kosten, und welche Mittel stehen hierfür aktuell bereit?
 - b) Bis wann sollen diese Infrastrukturmaßnahmen umgesetzt werden?

Die Fragen 1 bis 4b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die Anbindung der saarländischen Bahnhöfe im dritten Gutachterentwurf sowie die Änderungen im Vergleich zum zweiten Gutachterentwurf wird auf die Netzgrafiken des Zielfahrplans Deutschlandtakt verwiesen (abrufbar unter: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/schienengipfel-netzgrafik-rlp.pdf?__blob=publicationFile; https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/4YdrcEyTwiaYdxrOLGcu6m/0b3581d870825a0818135f20412336ac/Netzgrafik_Rheinland-Pfalz_Saarland.pdf).

Derzeit erfolgt die volkswirtschaftliche Bewertung der für den Deutschlandtakt erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen in einem Gesamtplanfall. Die Bewertung wird ergeben, welche Infrastrukturmaßnahmen für die Umsetzung des Deutschlandtakts einschließlich des dafür voraussichtlich notwendigen Investitionsbedarfs benötigt werden.

Der Deutschlandtakt soll schrittweise in Etappen umgesetzt werden. Ein entsprechendes Konzept wird erarbeitet. Die ersten der benötigten Infrastrukturmaßnahmen befinden sich bereits in der Umsetzung.

5. Inwieweit ist die Einrichtung des Zugbeeinflussungssystems ECTS notwendig für die Umsetzung des Deutschlandtakts?

Nach Auskunft der Gutachter ist das europäische Zugsicherungs- und Steuerungssystem European Train Control System (ETCS) keine zwingende Voraussetzung für die Umsetzung des Deutschlandtakts. Es sind Zugfolgezeiten unterstellt, die auch mit konventioneller Technik erreicht werden können. ETCS kann aber dazu dienen durch kürzere Zugfolgezeiten bei der Umsetzung des Deutschlandtakts bessere Qualität bzw. Kapazitätsreserven zu erreichen.

6. Wie weit ist die Umsetzung von ECTS im Saarland bisher vorangeschritten (bitte nach Ausbauzielen, bisher umgesetztem ECTS sowie Zeitplan aufschlüsseln)?

Derzeit wird die Ausbaustrecke (ABS) Ludwigshafen – Saarbrücken („POS Nord“) mit ETCS ausgerüstet. Die Betriebsaufnahme des ETCS auf der betreffenden Strecke ist voraussichtlich für Ende 2025 vorgesehen.

7. Inwieweit ist der Deutschlandtakt bei grenzüberschreitenden Verbindungen mit den dortigen Fahrplänen harmonisierbar?
8. Gibt es hierzu bereits Vereinbarungen mit der SNCF und der CFL?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der Gutachter sind u. a. vorhandene Langfristplanungen der Nachbarstaaten (z. B. geplante Knotenstrukturen) bzw. aktuelle Übergangszeiten in den Planungen zum Deutschlandtakt berücksichtigt worden. Im Hinblick

auf den grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wurden die Anmeldungen der Länder dem Zielfahrplan entsprechend zugrunde gelegt.

Die Erbringung der im Zielfahrplan enthaltenen Fernverkehre obliegt den am Markt agierenden Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Ausgestaltung des SPNV obliegt den Ländern.

9. Wie lange sind die Umsteige- und Wartezeiten vom Fernverkehr zu den Hauptrelationen des Regionalverkehrs und umgekehrt aktuell im Saarland sowie auf den von saarländischen Bahnhöfen bedienten Verbindungen (bitte aufschlüsseln)?
10. Wird sich an diesen Umsteige- und Wartezeiten durch den Deutschlandtakt etwas ändern, und wenn ja, was?

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Anlage verwiesen.

Anlage

Die folgende Tabelle zeigt für Beispielregionen aus dem Saarland die Umsteige- sowie Reisezeiten. Hierbei ist eine Richtung angegeben. Aufgrund der Fahrplansymmetrie sind die Umsteigezeiten für die Gegenrichtung in der Regel identisch bzw. variieren maximal im niedrigen Minutenbereich. Im Status quo sind einige Verbindungen nicht exakt vertaktet. Dies wird mit einer Spannweite dargestellt. Sofern zweistündlich alternierende Fahrzeiten vorhanden sind, werden diese mit einem Schrägstrich markiert.

Relation	Umsteigezeit [min] Fahrplan 2021	Reisezeit [hh:mm] Fahrplan 2021	Umsteigezeit [min] im Deutschlandtakt	Reisezeit [hh:mm] im Deutschlandtakt	Umstieg in / Bemerkung
Saarbrücken – Stuttgart	9 – 14	2:10 – 2:21	6 / 7	1:50 / 2:06	Mannheim, zweistündlich unterschiedlich
Saarbrücken – München	9 – 14	4:30 – 4:40	19 / 16	3:34 / 3:47	Mannheim, zweistündlich unterschiedlich, derzeit unsystematisch
Saarbrücken – Hannover	10 – 60	5:00 – 5:30	26 / 19	4:12 / 4:25	Mannheim, Status Quo nicht einheitlich, zusätzlicher Umstieg in Kassel ca. 15 min schneller als Umstieg nur in Mannheim
Saarbrücken – Berlin	9	6:30 – 6:40	22 / 28	5:42 / 5:55	Mannheim
Dillingen – Köln	17	3:25	20	3:29	Koblenz
Paris – St. Ingbert	6	2:04 – 2:08	5 / 8	2:06 / 2:10	Saarbrücken, im Deutschlandtakt zweistündlich, heute vereinzelte Zugpaare
Paris – Dillingen	5	2:17 – 2:21	4	2:19 / 2:28	Saarbrücken, im Deutschlandtakt zweistündlich, heute vereinzelte Zugpaare
Frankfurt – Dillingen	19 / 9	2:43 / 2:49	20 / 19	2:27 / 2:44	Mannheim / Saarbrücken,
Mannheim – Neunkirchen	5	1:30	3	1:09 – 1:17	Homburg
Würzbach – Basel	21 / 15	4:18	18 / 12 bzw. 20	3:52	St. Ingbert / Mannheim