

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Maximilian Kneller, Lars Haise, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 21/658 –**

Umsetzungsstand und Aufwendungen für den Deutschlandtakt im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 legt den Grundstein für den Deutschlandtakt. Mit dem Deutschlandtakt wird das Projekt der vorangehenden Planung verfolgt, in dem erst im daraufhin folgenden Schritt die Infrastruktur errichtet oder ergänzt wird, um den Planungsrahmen erfüllen zu können. Ziel ist es, Regionalzüge und Fernverkehrszüge in einem regelmäßigen Takt fahren zu lassen, um die Planbarkeit des gesamten Schienennetzes vereinfachen und verbessern zu können. Der Deutschlandtakt ist ein Projekt, welches einen längeren Planungshorizont verfolgt und in unterschiedlichen Etappen im Rahmen feststehender Planungen umgesetzt werden soll (www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/schienegipfel-broschuere-2022-pm-71.pdf?__blob=publicationFile#:~:text=Die%20erste%20Etappe%20des%20Deutschlandtakts,2030%20als%20zweite%20Etappe%20fort_).

1. Welche Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung des Deutschlandtakts waren bis zum 6. Mai 2025, dem ersten Arbeitstag des neuen Bundesministers für Verkehr Patrick Schnieder, vollständig abgeschlossen?
2. Welche Maßnahmen, die im Zeitplan der Umsetzung vorgesehen waren (vgl. Frage 1), wurden bis 6. Mai 2025 im Rahmen ihrer vorgesehenen Umsetzungsdauer nicht umgesetzt?
3. Welche Maßnahmen befinden sich derzeit in Umsetzung zur Erfüllung des Deutschlandtakts, und wann werden diese voraussichtlich abgeschlossen?
6. Wurden die bisher umgesetzten Maßnahmen im Rahmen des Deutschlandtakts mit Kostenüberschreitung umgesetzt, und wenn ja, mit welcher (bitte ggf. die einzelnen Maßnahmen mit der jeweiligen Kostenüberschreitung auflisten)?

7. Welche Kosten sind bisher für die Planung des Deutschlandtakts aufgewendet worden,
 - a) für Planungen,
 - b) für bauliche Maßnahmen?
13. Mit welchen finanziellen Mitteln plant die Bundesregierung derzeit die Umsetzung des gesamten Deutschlandtakts, und wie weit ist die Abweichung von der ersten Annahme entfernt (numerisch und prozentual)?

Die Fragen 1 bis 3, 6, 7 und 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die dem Schienenpersonenfern- und -güterverkehr dienenden Deutschlandtaktmaßnahmen, wurden – bis auf 18 Maßnahmen des Maßnahmenpakets „Halbstundentakt“ – mit der Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) durch Artikel 4 G. v. 22.12.2023 BGBl. 2023 I Nr. 409 Bestandteil der Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege.

Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) informiert den Deutschen Bundestag jährlich mit dem Verkehrsinvestitionsbericht über die getätigten Investitionen und gibt einen detaillierten Überblick über die erreichten Fortschritte und die zukünftigen Projekte im Bereich des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege.

Derzeit befinden sich folgende Maßnahmen in der Realisierung:

- Bahnhof Nersingen: Beseitigung höhengleicher Bahnsteigzugang
- Sulzbach (Murr): Gleichzeitige Einfahrten
- Strecke Tübingen – Metzingen: Blockverdichtung
- Bahnhof Oppenweiler: Gleichzeitige Einfahrten
- Bahnhof Waiblingen: Höhere Einfahrtgeschwindigkeit
- Bahnhof Bad Cannstatt: Weichenverbindungen
- Fulda Güterbahnhof.: Verlängerung für 740 m-Züge
- Bahnhof Minden: Zusätzlicher Bahnsteig
- München Pasing: Zusätzlicher Bahnsteig
- Bahnhof Rövershagen: Beseitigung höhengleichen Überwegs

Weiterhin befinden sich nachfolgende Maßnahmen in der Planungsphase:

- Gessertshausen: Bau einer Überholmöglichkeit
- Strecke Hamm – Bielefeld: Überholgleise
- Bahnhof Haste: Zusätzlicher Bahnsteig
- Strecke Stralsund – Züssow: Blockverdichtung

4. Welche der sich in Umsetzung befindenden Maßnahmen (vgl. Frage 3) werden priorisiert, und was sind die Kriterien für eine Priorisierung?

Eine weitere Priorisierung von Maßnahmen, die sich bereits in Umsetzung befinden, ist nicht erforderlich.

5. Plant die Deutsche Bahn AG (DB AG) im Rahmen der baulichen Umsetzung der Maßnahmen zur Erfüllung des Deutschlandtakts nach Kenntnis der Bundesregierung die Errichtung von stationären Industrie- und Fabrikationsanlagen, und wenn ja, welche konkreten Errichtungen sieht die Bundesregierung an welchen Standorten vor?

Nein.

8. Welche Unternehmen, Hochschulen, Nichtregierungsorganisationen (NGOs) oder anderen Akteure waren ggf. in die Planung des Deutschlandtakts beziehungsweise die bisherigen Etappenpläne involviert?

Es wird auf den Abschlussbericht zum Zielfahrplan Deutschlandtakt verwiesen (vgl.: downloads.ctfassets.net/scbs508bajse/70B2P0qqjFPmrt6FSXSxy/f2f48d117f4399a3b165cac6ebf4f179/2022-09-01_Abschlussbericht_Deutschlandtakt_3-00.pdf).

9. Haben die bisherigen Planungen des Deutschlandtakts die Kapazitätsbeschränkungen in den Gleiszuläufen auf die Bahnhöfe, insbesondere in Knoten, berücksichtigt, und wenn ja, inwiefern?

Da die Knoten für die Umsteigeverbindungen im Rahmen des Deutschlandtakts eine zentrale Rolle spielen, wurden diese hinsichtlich Engpässe und Restriktionen zur Herstellung der notwendigen Zielfahrzeiten untersucht. Daraus wurden Ausweitungen der Gleiszahl bzw. Weichenverbindungen in den Knoten abgeleitet.

10. Gibt es bei den Planungen zum Deutschlandtakt eine Resilienzanalyse bezüglich der zeitlichen Fahrplanabweichungen einzelner Bahnverbindungen und deren Rückwirkungen auf das gesamte Streckennetz?

Die Planung des Deutschlandtakts umfasst das vollständige Angebotskonzept und ist mit der DB InfraGO AG abgestimmt.

11. Welche Knotenpunkte soll das Netz nach Abschluss der Umsetzung der ersten, zweiten und dritten Etappe des Deutschlandtakts aufweisen (bitte mit der Taktzahl des jeweiligen Knotens, also 0, 15, 30, 45, angeben)?
12. In welchem zeitlichen Horizont plant die Bundesregierung zum derzeitigen Stand, den Deutschlandtakt vollständig umgesetzt zu haben, und wenn eine Abweichung vom ursprünglichen Planungsziel vorliegt, womit begründet die Bundesregierung eine Abweichung vom ursprünglichen Plan?
20. Welche Erwartungen sind nach Kenntnis der Bundesregierung an die Umsetzung des Deutschlandtakts hinsichtlich der Gesamtleistung des SPNV in Deutschland in Zugkilometern pro Jahr geknüpft (bitte das Basisjahr 2024 mit den vorgesehenen „Etappen“ auflisten)?

Die Fragen 11, 12 und 20 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine finale Planung der Etappen des Deutschlandtakts mit Knotenzeiten liegt noch nicht vor. Zur Auslastung und Leistung des SPNV ist noch keine abschlie-

Bende Einschätzung möglich. Derzeit werden die Ausbauschritte der Infrastruktur für den Deutschlandtakt erarbeitet.

14. Plant die Bundesregierung, Mittel des Sondervermögens Infrastruktur, welches in der 20. Wahlperiode beschlossen wurde, für die Umsetzung des Deutschlandtakts einzusetzen, und wenn ja, für welche Maßnahmen werden die Mittel des Sondervermögens Infrastruktur im Rahmen der Umsetzung des Deutschlandtakts aufgewendet?

Im Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) sind „Baukostenzuschüsse für einen Infrastrukturbeitrag zur Erhaltung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes“ vorgesehen (vgl. bspw.: www.bundestag.de/presse/hib/kurzmeldungen-1098154 und www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/sondervermoege-2356240).

15. Ist, da das deutsche Streckennetz unterschiedliche Höchstgeschwindigkeiten zulässt, nach Kenntnis der Bundesregierung seitens des Schieneninfrastrukturbetreibers vorgesehen, aufgrund von getakteten Ankunfts- und Abfahrtszeiten in den Knoten Geschwindigkeitsbegrenzungen vorzuschreiben, was im Ergebnis eine Verlangsamung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs zur Folge haben kann, und wenn ja, zwischen welchen Knoten ist dies vorgesehen?

Nein.

16. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung vorgesehen, dass Schienenfahrzeuge, um Knoten innerhalb eines festen Zeitraums zu erreichen, bestimmte Mindestgeschwindigkeiten erreichen und einhalten müssen, beispielsweise zwischen Köln Hauptbahnhof (Hbf.) und Frankfurt (Main) Hbf. eine weitgehende Reisegeschwindigkeit von $V = 300 \text{ km/h}$?

Nein.

17. Beabsichtigt die Bundesregierung, dem Gesetzgeber eine Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes dahin gehend vorzuschlagen, dass Fernverkehrstraßen des Deutschlandtakts bei Trassenkonflikten Vorrang vor anderen Trassenvergaben des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) genießen?

Das Kapazitätskapitel in der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums, welches national im Eisenbahnregulierungsgesetz umgesetzt wurde, wird derzeit überarbeitet. Nach Abschluss der Überarbeitung wird sich zeigen, ob zur Realisierung des Deutschlandtakts weitere Anpassungen im Eisenbahnregulierungsgesetz notwendig sind. Dies schließt Anpassungsbedarf der nationalen Regeln zur Zuweisung von Trassen ein.

18. Sind der Bundesregierung Informationen darüber bekannt, dass das nichtbundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen F. Investitionen in geeignetes Zugmaterial plant vorzunehmen, und wenn ja, wie gedenkt die Bundesregierung ggf., die Angebote dieses und weiterer Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Deutschlandtakt einzubinden?

Ja. Der Deutschlandtakt ist anbieterneutral.

19. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung die Auslastung des SPFV der DB Fernverkehr AG im Geschäftsjahr 2024, also vor Einführung eines Deutschlandtakts, in Prozent?

Nach Kenntnis der Bundesregierung lag die Auslastung der Züge der DB Fernverkehr AG im Geschäftsjahr 2024 bei 47 Prozent.

21. Schließt die Bundesregierung die Subventionierung von Fernverkehrsangeboten grundsätzlich aus, auch wenn ein angestrebter Halbstundentakt zwischen den festgelegten Knoten nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden kann?
22. Wie bewertet die Bundesregierung aus wettbewerbsökonomischer Sicht die aus Sicht der Fragesteller bestehende Möglichkeit, dass die Einführung eines Deutschlandtakts Verdrängungseffekte beim Wettbewerb auf der Schiene zur Folge haben könnte und bislang eigenwirtschaftliche Angebote zukünftig subventioniert werden müssten?

Die Fragen 21 und 22 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung geht davon aus, dass der mit dem Deutschlandtakt vorgesehene Halbstundentakt im Fernverkehr eigenwirtschaftlich durch Eisenbahnverkehrsunternehmen geleistet werden kann.

23. Plant die Bundesregierung die Integration von innovativen Technologien, welche bisher nicht im üblichen Schienenverkehr eingesetzt werden und im Rahmen der Umsetzung des Deutschlandtakts künftig eingesetzt werden sollen, und wenn ja,
- a) welche innovativen Technologien sollen eingesetzt werden, und
 - b) mit welcher Begründung sieht die Bundesregierung vor, die jeweilige innovative Technologie einzusetzen?

Der Deutschlandtakt baut auf Planungsparametern und marktüblichen Musterzügen auf. Sollten sich im Laufe der Zeit innovative Technologien zeigen, die für den Zielfahrplan Deutschlandtakt eine Relevanz haben, werden diese im Rahmen der Fortschreibung des Zielfahrplans geprüft.

24. Konnte die Bundesregierung durch Informationsveranstaltungen und Diskussionen mit Bürgern über die Wahrnehmung der Umsetzung des Deutschlandtakts Erkenntnisse gewinnen, und wenn ja,
- a) wie werden die gewonnenen Erkenntnisse in die künftige Planung und Umsetzung integriert, und
 - b) haben die gewonnenen Erkenntnisse einen Einfluss auf die Planung und Umsetzung?

Ja. Die Erkenntnisse beziehen sich insbesondere auf die schrittweise Realisierung des Deutschlandtakts und die Notwendigkeit, Engpässe im Netz aufzulösen. Die Anforderungen sind in die Planung des Deutschlandtakts eingeflossen.

25. Sieht die Bundesregierung vor, weitere Maßnahmen über die ursprüngliche Planung hinaus bezüglich der Verkehrsanbindung ländlicherer Räume im Rahmen der Umsetzung der Deutschlandtakts zu ergreifen, und wenn ja,
- a) welche Maßnahmen sieht die Bundesregierung zusätzlich vor, und
 - b) weshalb sieht die Bundesregierung zusätzliche Maßnahmen vor?
26. Wenn die Bundesregierung keine weiteren Maßnahmen bezüglich der Verkehrsanbindung ländlicher Räume plant, weshalb sieht die Bundesregierung keine weiteren Maßnahmen vor?

Die Fragen 25 und 26 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Deutschlandtakt basiert auf einem Taktfahrplan mit optimalen Anschlüssen für das gesamte Angebot vom Hochgeschwindigkeitsverkehr bis zur Regionalbahn und berücksichtigt die Nahverkehrsangebote der Länder. Der Deutschlandtakt sieht auf allen wichtigen Hauptachsen des Fernverkehrs mindestens halbstündliche Verbindungen mit Anschlüssen in die Fläche vor.

27. Welche Auswirkungen hat ein Verzicht auf den Bau einer neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Hamburg und Hannover auf den geplanten Deutschlandtakt hinsichtlich der Taktverbindungen einer Reisezeit von unter 60 Minuten und der Kapazitäten für einen Halbstundentakt im SPFV zwischen den genannten Städten?

Zur Planung der Strecke Hamburg-Hannover sind sämtliche Informationen öffentlich zugänglich – vgl.: www.deutschebahn.com/de/presse/presse-regional/pr-hamburg-de/aktuell/presseinformationen-regional/Bahn-stellt-Planungen-zur-Strecke-Hannover-Hamburg-vor-13428136. Eine parlamentarische Befassung zu diesem Projekt ist vorgesehen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 11, 12 und 20 verwiesen.

28. Welche Auswirkungen hat ein Verzicht auf den Bau einer Schienenneubaustrecke zwischen Hannover und Bielefeld mit einer vorgesehenen Fahrzeitverkürzung von heute über 50 Minuten auf 31 Minuten auf den Deutschlandtakt?

Zur Planung der Strecke Hannover-Bielefeld sind sämtliche Informationen öffentlich zugänglich – vgl.: www.hannover-bielefeld.de/info-markt-2024/ziele.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 11, 12 und 20 verwiesen.

29. Sieht die Bundesregierung die Umsetzung des Projekts Deutschlandtakt auch ohne die Realisierung eines neuen Fernbahntunnels von Osten unter dem Flussbett des Mains zum Frankfurter Hauptbahnhof (www.fernbahntunnel-frankfurt.de/home.html) als möglich an, oder erscheint der Bundesregierung die Zieletappe des Deutschlandtakts ohne dieses Infrastrukturprojekt als nicht umsetzbar?

Die Infrastrukturmaßnahme Fernbahntunnel Frankfurt ist eine für den Deutschlandtakt wichtige Maßnahme. Der Knoten Frankfurt ist eines der wichtigsten Drehkreuze im Netz der B InfraGO AG und muss die Anforderungen der Prognose im Fernverkehr erfüllen können.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.