

Auszug aus



Stellungnahme der Deutschen Bahn AG  
zum **Abschlussbericht Ziel-**  
**fahrplan Deutschlandtakt**

6. Oktober 2021



## Ausgewählte Anmerkungen im Detail

### 1. Infrastruktur

#### Fahrweg

Das Fahrplankonzept des Deutschlandtakts basiert auf einem makroskopisch konstruktiven Ansatz – eine konfliktfreie Trassierbarkeit im mikroskopischen Fahrplantrassentool der DB Netz (aktuell: RuT-K) ist bisher nicht sichergestellt. Die ausgewiesenen Reisezeiten zwischen den Knoten sind daher nicht durch DB Netz als bestätigt anzusehen. Ob die unterstellten Zugfolgezeiten realistisch sind, ist mittels des DB-eigenen Fahrplantrassentools zu verifizieren. Schlüssel dazu sind die durch DB Netz im Regelplanungsprozess durchzuführenden Eisenbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen (EBWU).

Die mit dem Abschlussbericht veröffentlichten Infrastrukturausbaumaßnahmen mit Wirkung auf den SPFV und SGV leisten einen wichtigen Beitrag zum Verkehrswachstum auf der Schiene und sind ein richtiger Schritt auf dem Weg zur Verkehrswende. Hervorzuheben hinsichtlich der berücksichtigten Projekte sind in der aktuellen Infrastrukturliste bspw. die Maßnahme „Große Lösung Hamburg“ mit einer großen Kapazitätssteigerung zwischen Hamburg Hbf und Hamburg Altona durch eine Tunnelösung, die Maßnahme ABS/NBS Hamm – Bielefeld – Hannover mit Wirkung für den Schienenpersonenfernverkehr (Fahrzeitreduzierung auf 0:54h zwischen Hamm und Hannover und 3:35h zwischen Köln und Berlin) und die Maßnahme NBS Würzburg – Nürnberg mit Fahrzeitverkürzung und zugleich engpassauflösender Wirkung für den Schienengüterverkehr.

Leider fehlen jedoch wichtige Engpassbeseitigungen zur Erzielung der angestrebten Ziele des Deutschlandtakts. Hier ist z.B. der fehlende Ausbau des Abschnitts Petershausen-Dachau zu nennen, der im ggU. heute stark verdichteten Zulauf auf München ein Nadelohr entstehen lässt. Hier muss infrastrukturell dringend nachgebessert werden. Trotz der im Deutschlandtakt vorgesehenen Investitionssumme von ca. 1,5 Mrd. Euro bliebe der Engpass auf dem Korridor Ingolstadt-München erhalten. Ein weiterer Ausbau der Bestandsstrecke dürfte durch die bereits beengte Trasse am Widerstand der Anwohner scheitern. Es erscheint daher unseres Erachtens ratsam zu überlegen, ob eine NBS Ingolstadt-München (z.B. entlang der A9) nicht die nachhaltigere und zukunftsreichere Variante ist.

Bedingt durch die Fokussierung auf Maßnahmen mit Wirkung auf den SPFV und SGV, durch die Konzentration auf Ausbaumaßnahmen an Strecken und in Knoten und die Verwendung der Verflechtungsprognose des BVWP 2030 mit deutlich geringerer Güterverkehrsachtforderung als das Zielniveau, sind folgende weitere Ausbaumaßnahmen zu bewerten, ohne die eine vollständige Umsetzung des Deutschlandtakts nicht möglich sein wird:

- Neu- und Ausbaubedarfe für den Güterverkehr, die über die von den Gutachtern entwickelten eher lokalen/kleinräumigen Infrastrukturmaßnahmen hinausgehen und das höhere SGV-Wachstum der Zielstellung 25% Marktanteil ermöglichen. Die bisher identifizierten Maßnahmen können bei zeitnaher Umsetzung dennoch eine gute Wirkung bei der Etappierung haben und werden von der DB gestützt.
- Neu- und Ausbaubedarf für die Maßnahmen mit ausschließlicher Wirkung für den Nahverkehr. Ein Folgeprozess zur abgestimmten Umsetzung zwischen Bund, Ländern und DB ist erforderlich.

Diese Notwendigkeit eines zusätzlichen Ausbaus gegenüber dem Bedarfsplan inkl. der 172 Deutschlandtakt-Maßnahmen ist im Licht der aktuellen Diskussion zu den (Klima-) politischen Zielsetzungen nach Etablierung der Bundesregierung für die nächste Legislaturperiode zu bewerten.

Für die bereits bewerteten Maßnahmen gilt, dass in der weiteren Planung auf das bereits heute im Bedarfsplan übliche Procedere zurückgegriffen werden sollte, die genaue Dimensionierung mit Hilfe von etablierten Instrumenten wie der verkehrlichen Aufgabenstellung und der

Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung zu prüfen und die Ergebnisse in der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Bei der Leit- und Sicherungstechnik wird im Abschlussbericht konventionelle Technik und ETCS unterstellt. Die darüber hinaus gehenden Konzepte der Digitalen Schiene Deutschland (z.B. automatischer Bahnbetrieb oder computergestütztes Verkehrsmanagement) bieten weitere Potentiale für Verkehrssteigerungen und zur Steigerung der Betriebsqualität und sollten künftig bei den Maßnahmen des Deutschlandtaktes mit berücksichtigt werden.

Mit dem durch den Deutschlandtakt stark erhöhtem Verkehrsvolumen und vielerorts steigender Streckenauslastungen wächst auch die Bedeutung von Resilienz im Bau- und Störfall. Dies sollte bei den weiteren Untersuchungen zum Infrastrukturbedarf berücksichtigt werden. Beispielsweise ist die sogenannte P-Option im Knoten Stuttgart zur Aufrechterhaltung des Betriebs zum Stuttgarter Hbf in der Bauphase des Nordzulaufs zwingend erforderlich.

Überschlagig ist der Bedarfsplan Schiene nunmehr mit einem Investitionsbedarf von real rd. 120 - 130 Mrd. EUR abzuschätzen. Zur Umsetzung ist nun ein wichtiger Schritt, einen über 2030 hinausgehenden, stabilen, steigenden Investitionsbedarf für den Neu- und Ausbau des Verkehrsträgers Schiene für die nächsten 20 Jahre mit dem BMVI sicherzustellen.

### **Personenbahnhöfe**

In Kap. 7.6.4. wird ausgeführt, dass die „Dimensionierung und der Ausbau von Fahrgastanlagen in den Personenbahnhöfen“ „nicht Teil der Planungen zum Deutschlandtakt“ sind. Diese Lücke gilt es zwingend zu schließen.

Für die erfolgreiche und kundenorientierte Umsetzung des Deutschlandtaktes ist eine gesamthafte Infrastrukturdimensionierung, die auch Personenbahnhöfe umfasst, im Sinne einer Harmonisierung der infrastrukturellen Erfordernisse ein wesentlicher Erfolgsfaktor des Deutschlandtaktes.

Bereits heute stoßen viele Personenbahnhöfe an ihre Kapazitätsgrenze. Mit den prognostizierten, deutlich wachsenden Reisendenzahlen ergeben sich große Herausforderungen, die einen deutlichen Anpassungsbedarf zur Folge haben:

1. Angepasste Dimensionierung von Zu- und Abgängen, Erweiterung von Aufenthaltsflächen, Optimierung der Laufwege, Aus-/Neubau von Personener- und unterführungen sowie Dimensionierung von Aufzügen und Fahrtreppen.
2. Erweiterung und Neubau von Bahnsteigen sowie die Synchronisierung der Bestellungen im Fernverkehr und Regionalverkehr mit dem Vorhandensein ausreichender Bahnsteigängen, -höhen und -flächen (auch für Zulaufstrecken).
3. Erweiterung der Anschlussmobilität (neue und mehr Anschlussmöglichkeiten an den ÖPNV inkl. Parkplätze, Fahrradabstellmöglichkeiten etc.).
4. Angepasste Dimensionierung von Ausweich- und Entlastungsbahnhöfen. Reaktivierung bzw. Neubau von Haltepunkten zur Entlastung der Knotenbahnhöfe und zur Etablierung neuer Anschlussbeziehungen.

### **Serviceeinrichtungen/Anlagen**

Aus Sicht der DB ist im Zusammenhang mit dem Deutschlandtakt ferner ein Bedarf an Kapazitätsausweitungen von Abstellanlagen und Serviceeinrichtungen für den Personen- und Güterverkehr in dem vorliegenden Konzept zu ergänzen und Voraussetzung für die vorgesehenen Verkehrsmehrungen im Zusammenhang mit dem Deutschlandtakt. Es besteht darüber hinaus ein Bedarf an Kapazitätserweiterungen in Serviceeinrichtungen zur Steigerung des Marktanteils im Güterverkehr auf 25%, welcher in der vorliegenden volkswirtschaftlichen Bewertung auf Basis der niedrigeren Nachfrageprognose 2030 nicht vollständig berücksichtigt ist. Im weiteren Prozess sind Instrumente zur Bewertung und Finanzierung von Serviceeinrichtungen zu entwickeln.

### Energieanlagen

Die Eisenbahnenergieversorgung wird von den Gutachtern nicht ausdrücklich behandelt. Es werden jedoch umfangreiche Projekte zur Elektrifizierung von Strecken dargelegt. Insgesamt sind laut Gutachten 42 Elektrifizierungsprojekte zur Herstellung des Deutschlandtaktes erforderlich. Zur Ausrüstung von Eisenbahnstrecken mit Oberleitungen und zur Versorgung der Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Bahnstrom sind in vielen Fällen Erweiterungen der bestehenden Eisenbahnenergie-Infrastruktur erforderlich. Über ausreichend dimensionierte Umformer- und Umrichterwerke, Bahnstromleitungen, Unterwerke sowie die erforderliche Leit- und Sicherungstechnik ist eine zuverlässige 16,7-Hz-Bahnstromversorgung sicher zu stellen.

DB Energie ist bereits an Planung und Ausführung vieler der im Gutachten genannten 42 Elektrifizierungsprojekte beteiligt. Eine umfassende technisch-wirtschaftliche Bewertung der für den Deutschlandtakt erforderlichen Energie-Infrastrukturmaßnahmen ist jedoch noch erforderlich. Über eine Einzelanalyse der aufgelisteten Infrastrukturmaßnahmen werden zusätzliche, elektrische Ausbaubedarfe ermittelt, die auch zu zusätzlichen Kostenanteilen im Rahmen des Deutschlandtaktes 2030 und der dafür benötigten Infrastruktur führen werden. Bei dieser Bewertung sollte auch zwischen vollständigen Streckenelektrifizierungen und dem Einsatz von alternativen (elektrischen) Schienenantrieben abgewogen werden. Als alternative (elektrische) Antriebe stehen in wenigen Jahren Züge mit Akkumulatoren (Batterien, sogenannte BEMU) sowie Brennstoffzellenzüge mit Wasserstoffantrieb (HEMU) zur Verfügung. In einigen Fällen können die verkehrlichen Anforderungen durch BEMU und HEMU wirtschaftlicher erfüllt werden als durch elektrische Fahrzeuge, die eine vollständige Streckenelektrifizierung benötigen.

## 2. Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

Mit dem Ausbau des Deutschlandtakts wird die Grundlage für eine robuste und engpassfreie Infrastruktur geschaffen. Zusätzlich sollten die Rahmenbedingungen im intermodalen Wettbewerb für die Schiene (beispielsweise durch Entlastungen bei Steuern und Abgaben) verbessert werden. Flankierend sollte die Trassenvergabe weiterentwickelt werden, um im Sinne des Deutschlandtaktes weitere Anreize zu setzen. Der freie Netzzugang sowie die individuelle Trassenanmeldung müssen dabei erhalten bleiben, um attraktiven und kundenorientierten Verkehr sicherstellen zu können.

Die EVU sind so in der Lage, die Kundenbedürfnisse in ihren Planungen zu berücksichtigen, den Deutschlandtakt je nach Rahmenbedingungen optimal umzusetzen und gleichzeitig weiterhin zusätzliche unternehmerische Impulse zu setzen. Beispiele dafür könnten Super-Sprinter oder auch saisonale Verstärkerleistungen bzw. spezielle Urlaubsverkehre sein. So kann es gelingen, den Zielfahrplan im Sinne des Kunden umzusetzen.

Auch die Entwicklung der Fahrzeugflotte ist entscheidend. Die Unternehmen werden sicherstellen, dass Hochlauf und Profile der Fahrzeuge und Werke zu den infrastrukturseitigen Etappen der Realisierung passen. Dafür ist Planungssicherheit in Bezug auf die Etappen notwendig.

Der im Bericht unter Rückmeldungen angeführte Wunsch nach Neigetechnikeinsatz im Fernverkehr in Bayern wurde nicht von DB Fernverkehr eingebracht (S. 52). DB Fernverkehr verzichtet zukünftig auf Neigetechnik „aufgrund der hohen wirtschaftlichen Implikationen“ wie es weiter oben korrekt dargestellt ist (S. 33).

Bei den internationalen Abstimmungen zum Fernverkehr wurde entgegen den Ausführungen keine Abstimmung am Übergang Passau vorgenommen (S. 78). Die dort vorgesehenen Übergabezeiten entsprechen nicht den Langfristplanungen der ÖBB. Auch ein Aufenthalt der Linie FV17.a von 18 Min. in Nürnberg ist für eine wettbewerbsfähige internationale Verbindung nicht tolerabel.