



Sachstand

Deutschlandtakt

Deutschlandtakt

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 069/21
Abschluss der Arbeit: 22. September 2021
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr, Ernährung und Landwirtschaft

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Historie	4
3.	Rechtsrahmen	6
4.	Aktualisierung	7

1. Einleitung

Der **Deutschlandtakt** bezeichnet ein Konzept für ein netzweit abgestimmtes Taktangebot im Schienenpersonenverkehr, um somit die Wegekette im System Bahn ansprechender zu gestalten, indem Warte- und Umsteigezeiten möglichst minimiert sowie gegebenenfalls durch zusätzliche Reiseverbindungen ergänzt werden können. Zu diesem Zweck sollen Züge in regelmäßigen Abständen, z. B. alle 30 Minuten, an jedem der bestimmten Knotenbahnhöfe in Deutschland einfahren und diesen nach kurzer Zeit wieder verlassen. Im Schienengüterverkehr ermöglicht die Einführung eines integralen Taktfahrplans¹ zudem eine hohe Verfügbarkeit von Systemtrassen.²

Es stellt sich die Frage, auf welcher gesetzlichen Grundlage der Deutschlandtakt beruht. Weiterhin ist von Belang, wie die Aktualisierungsmodalitäten des Deutschlandtakts geregelt sind.

2. Historie

Im Jahr 1982 wurde die erste Stufe eines landesweiten integralen Taktfahrplans in der Schweiz eingeführt und damit wurde die Schweiz zum Vorbild für den Deutschlandtakt. Fünf Jahre später, im Jahr 1987, beschloss die Schweiz das Projekt „Bahn 2000“, mit dem das Netz für ein optimiertes Taktangebot ausgebaut werden sollte. Ab Mitte der 1990er Jahre wurden in Deutschland schrittweise in verschiedenen Bundesländern regionale Taktfahrpläne umgesetzt. Jedoch gab es vielfach Schwierigkeiten bei den Übergängen zwischen den unterschiedlichen Taktsystemen. Im Jahr 2004 wurde das integrale Taktangebot im Fernverkehr in der Schweiz auf einen Halbstundentakt verdichtet. Vier Jahre später wurde in Deutschland die „Initiative Deutschlandtakt“ gegründet.³

Im Jahr 2015 kam die Machbarkeitsstudie zur Prüfung eines Deutschlandtaktes im Schienenverkehr des **Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)** zu dem Ergebnis, dass ein Deutschlandtakt möglich und auch sinnvoll sei. Die Umsteigemöglichkeiten sollten hierdurch verbessert und die Reisezeit insgesamt verkürzt werden.⁴

Ausgangslage zum Zielfahrplan Deutschlandtakt ist der 2016/2017 im Rahmen des **Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030** entwickelte Zielfahrplan 2030. Dies betrifft die im BVWP aufgeführten Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs, die vorgegebenen Infrastrukturplanungen der

1 Ziel eines integralen Taktfahrplans ist es, einen Fahrplan für das gesamte Verbundgebiet zu ermitteln, der nicht jede Linie einzeln plant, sondern die Fahrpläne aller relevanten Verbindungen integriert und aufeinander abstimmt. Siehe hierzu auch: <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/58479/>.

2 https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/flyer-deutschland-takt.pdf?__blob=publicationFile.

3 Siehe hierzu auch: <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/deutschlandtakt/>.

4 https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/deutschland-takt-machbarkeitsstudie-schieneverkehr-be-richt.pdf?__blob=publicationFile.

Länder (z. B. Reaktivierungen, neue Halte) sowie das im BVWP dargestellte Verkehrsmengengerüst. Die Planungen für den Deutschlandtakt basieren dabei nach Aussagen des BMVI auf folgenden Komponenten:⁵

- „Projekte des Potenziellen Bedarfs, die in den Vordringlichen Bedarf des BVWP aufgerückt sind
- Konzepte und Maßnahmenvorschläge der Gutachter
- Zusätzliche Wünsche der Länder hinsichtlich Mengengerüst und Angebotskonzepten
- Austausch mit den Anbietern von Güter- und Personenverkehrsleistungen hinsichtlich weiterer Forderungen und Zielstellungen
- Abgleich des im 2. Entwurf hinterlegten Angebots mit der prognostizierten Nachfrage im Rahmen einer Grobbewertung (Ziel: verkehrliche und wirtschaftliche Optimierung des Zielfahrplans)“.

Hierbei soll die Ausgestaltung der Bedienungskonzepte des Schienenpersonenverkehrs angebotsorientiert mit dem Ziel erfolgen, die Knotenstruktur weiterzuentwickeln und zu optimieren.

Der Deutschlandtakt soll in einzelnen **Etappen** umgesetzt werden. Zu diesem Zweck wird ein Etappierungskonzept entwickelt, das den Schienenpersonenfern- und -nahverkehr (SPFV bzw. SPNV) sowie den Schienengüterverkehr (SGV) zu gleichen Maßen berücksichtigt.

Das BMVI führt hierzu aus:⁶ „Die erste Etappe des Deutschlandtakts soll bis Mitte der 2020er Jahre umgesetzt sein und mit dem Fahrplanjahr 2021 u. a. mit der Inbetriebnahme der voll elektrifizierten Strecke München – Zürich beginnen. [...] In diesem sog. Potenzialkonzept für die erste Etappe sind die in diesem Zeitraum in Betrieb gehenden und für den Deutschlandtakt relevanten Infrastrukturmaßnahmen einschließlich der sich daraus ergebenden Angebotspotenziale einsehbar. Die zweite Etappe des Deutschlandtakts wird derzeit erarbeitet. Sowohl der Zielfahrplan als auch die erste Etappe des Deutschlandtakts enthalten auch grenzüberschreitend abgestimmte Verbindungen.“⁷

Der Deutschlandtakt ist mit seinem Zielfahrplan und einer darauf abgestimmten Infrastrukturausbauplanung ein **Langfristprojekt**. Es ist hierbei **nicht** Aufgabe des Deutschlandtakts, die **Erbrin-**

5 https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/presentation-deutschlandtakt.pdf?__blob=publicationFile.

6 Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Umsetzung des dritten Gutachterentwurfs des Deutschlandtaktes“, BT-Drs. 19/25774 vom 12.01.2021, S. 12, <https://dserver.bundestag.de/btd/19/257/1925774.pdf>.

7 Das Potenzialkonzept findet sich unter dem Link: https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/5RGJ2XzVvw-teJKcShx7HN/dc0bff8817f8e565b9901398fed61032/Erste_Etappe_Deutschlandtakt_-_Potenzialkonzept.pdf.

gung der Verkehrsleistungen sicherzustellen, da für den SPNV die Länder oder die damit beauftragten Organisationen Aufgabenträger sind und der SPNV sowie der SGV eigenwirtschaftlich erbracht werden.⁸

3. Rechtsrahmen

Der Deutschlandtakt ist nach **§ 1 Abs. 28 Eisenbahnregulierungsgesetz ERegG**⁹ „ein Konzept für den Personen- und Güterverkehr auf Basis eines integralen Taktfahrplans und bildet die Planungsgrundlage für einen bedarfsgerechten Ausbau und eine optimale Nutzung der Eisenbahnanlagen“. „Integraler Taktfahrplan“ meint nach § 1 Abs. 29 ERegG einen „Fahrplan, in dem vertaktete Linienfahrpläne hinsichtlich ihrer Ankunfts- und Abfahrtszeiten in definierten Knoten so aufeinander abgestimmt sind, dass in diesen Knoten optimierte Umsteigebeziehungen geschaffen werden können. Dabei wiederholen sich die Anschlussbeziehungen innerhalb des Taktgefüges nach einem grundsätzlich festen Rhythmus“.

Erstmalig in einem Gesetz findet der Deutschlandtakt Erwähnung im **Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG)**¹⁰. In der **Anlage (zu § 1)** (Bedarfsplan für die Bundesschienenwege, Abschnitt 2, Unterabschnitt 2) wird er als Vorhaben des **Potenziellen Bedarfs** mit der laufenden Nummer 44 aufgeführt. Vorhaben des Potenziellen Bedarfs können in den **Vordringlichen Bedarf** aufsteigen, sobald nachgewiesen ist, dass diese Projekte die Kriterien für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf erfüllen.¹¹ Die Projekte des Vordringlichen Bedarfs, der höchsten Dringlichkeitskategorie des Bedarfsplans, weisen ein in der Regel hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis auf und leisten einen hohen Beitrag zur Minderung bzw. Beseitigung von Engpässen.¹² In dem aktuellen **Entwurf des Abschlussberichts zum Zielfahrplan Deutschlandtakt** wird die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit der Realisierung der bedarfsplanrelevanten Infrastrukturmaßnah-

8 Deutschlandtakt: die erste große Etappe bis Mitte der 2020er-Jahre, Potentialkonzept, S. 3, <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/deutschlandtakt-die-etappe-bis-mitte-2020er-jahre.pdf?blob=publicationFile>.

9 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) - zuletzt geändert durch Art. 2 G v. 29.6.2020 I 1531, Änderungen durch Art. 1 und 2 G v. 9.6.2021 I 1737 (Nr. 32) textlich nachgewiesen, dokumentarisch noch nicht abschließend bearbeitet, <https://www.gesetze-im-internet.de/eregg/BJNR208210016.html>.

10 Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes, zuletzt geändert durch Art. 1 G v. 23.12.2016 I 3221, <http://www.gesetze-im-internet.de/bswag/BSWAG.pdf>.

11 Vgl. einleitende Erläuterung in Abschnitt 2 Unterabschnitt 2 der Anlage (zu § 1), <http://www.gesetze-im-internet.de/bswag/BSWAG.pdf>.

12 Vgl. hierzu Bundesverkehrswegeplan 2030, <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?blob=publicationFile>, S. 12.

men, die dem Deutschlandtakt dienen, mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 1,4 eindeutig bejaht.¹³ Unter Zugrundelegung dieser Analyse rückt der Deutschlandtakt damit in den Vordringlichen Bedarf im Sinne der Anlage (zu § 1) des BSWAG auf.¹⁴

Der jüngst in das ERegG eingefügte § 52a Abs. 1 ermächtigt das BMVI, durch Rechtsverordnung Strecken festzulegen, auf denen **Pilotprojekte** insbesondere zur Erprobung des Deutschlandtaktes durchgeführt werden können. Nach § 52a Abs. 2 ERegG können in Abweichung von den geltenden Regelungen dieses Gesetzes neue Kapazitätszuweisungsmodelle und Fahrplanerstellungsmodelle erprobt werden.¹⁵

4. Aktualisierung

Im Entwurf des Abschlussberichtes zum **Zielfahrplan Deutschlandtakt** heißt es auf Seite 174:¹⁶

„Der vorliegende dritte Entwurf ist ein Zielfahrplan, der die Umsetzung aller Maßnahmen unterstellt. Naturgemäß **ändern** sich Rahmenbedingungen im Verkehrswesen laufend. Aus diesem Grund ist es sinnvoll, den Deutschlandtakt schrittweise umzusetzen und Etappen in Abstimmung mit den Beteiligten zu definieren. Diese Etappen können Infrastrukturprojekte bündeln und so das Netz schrittweise leistungsfähiger machen. Zudem können neue oder geänderte Planungselemente bzw. Zielrichtungen, die sich zwischenzeitlich ergeben haben, neu in den Prozess integriert werden.

Es bietet sich dabei an, für die erste Hälfte der 2020er Jahre auf die Infrastruktur aufzusetzen, die sich bereits in der Umsetzung befindet. Für Mitte der 2020er Jahre ist u. a. die Fertigstellung des Bahnprojektes Stuttgart 21 einschließlich der NBS¹⁷ Wendlingen – Ulm avisiert. Infolgedessen kann die Angebotskonzeption auf wichtigen Hauptachsen des SPFV in Richtung eines Halbstundenrhythmus unter Berücksichtigung der Belange des SPNV und SGV erweitert werden.

13 Entwurf vom 31. August 2021, https://downloads.ctfassets.net/scbs508bajse/7hundjzKs-JuMMt31b3tv5a/0e3d5a8e981c3d8068ebc95254e53894/2021-08-31_Abschlussbericht_Deutschlandtakt_1-00_gesamt.pdf, S. 173, Abschnitt 8.11.

14 Entwurf vom 31. August 2021, https://downloads.ctfassets.net/scbs508bajse/7hundjzKs-JuMMt31b3tv5a/0e3d5a8e981c3d8068ebc95254e53894/2021-08-31_Abschlussbericht_Deutschlandtakt_1-00_gesamt.pdf, Abschnitt 8.11., S. 173 und Abschnitt 9.4., S. 177; <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2021/091-scheuer-weichen-deutschlandtakt-langfristig-gestellt.html>; <https://www.deutschlandtakt.de/blog/infrastrukturliste-so-rechnet-sich-der-deutschlandtakt/>.

15 Vgl. Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechts, BT-Drs. 19/27656 vom 17. März 2021, S. 28, <https://dserver.bundestag.de/btd/19/276/1927656.pdf>.

16 https://downloads.ctfassets.net/scbs508bajse/7hundjzKs-JuMMt31b3tv5a/0e3d5a8e981c3d8068ebc95254e53894/2021-08-31_Abschlussbericht_Deutschlandtakt_1-00_gesamt.pdf.

17 NBS - Neubaustrecke.

Für die weiteren Horizonte empfiehlt es sich, sukzessive weitere Zwischenstufen aus dem Zielkonzept abzuleiten, die vor allem diejenigen Maßnahmen beinhalten, die die größten Infrastrukturengpässe in Deutschland wirkungsvoll auflösen und im Idealfall auch Fahrzeitvorteile für die Reisenden ergeben. Dabei können zielgerichtet je nach Zeithorizont die Maßnahmen aus dem Deutschlandtakt zeitlich und hinsichtlich ihrer engpassauflösenden und fahrzeitkürzenden Wirkung **priorisiert** werden. [...].¹⁸

Auf Seite 177 wird weiter ausgeführt:

„Der Zielfahrplan wird im Ergebnis der gesetzlich vorgeschriebenen Bedarfsplanüberprüfungen vor dem Hintergrund neuer Verkehrsprognosen **regelmäßig aktualisiert** werden. Der Bericht und die Ergebnisse sind damit die Ausgangsbasis für zukünftige Weiterentwicklungen des Schienennetzes in Deutschland.“¹⁹

In einem ersten Schritt soll der Zielfahrplan des Deutschlandtakts auf Grundlage der bis Oktober 2023 zu erstellenden **Eisenbahnverkehrsprognose 2035** angepasst werden.²⁰

18 Fettung durch den Verfasser dieses Sachstands.

19 Fettung durch den Verfasser dieses Sachstands.

20 Deutschland-Berlin: Durchführbarkeitsstudie, Beratung, Analyse, 2020/S 159-388207, Auftragsbekanntmachung, Dienstleistungen, Abschnitt II, II.1.4), <https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:388207-2020:TEXT:DE:HTML>.