

**Antrag**

Hannover, den 20.04.2021

Fraktion der SPD  
Fraktion der CDU**Deutschlandtakt verbessern - Niedersachsen gut anbinden**

Der Landtag wolle beschließen:

## Entschließung

Die Einführung des geplanten Deutschlandtaktes stellt für Niedersachsen eine Chance zur Verbesserung des Reiseverkehrs dar. Durch die Prämisse „Erst der Fahrplan, dann das Streckennetz“ sollen eine verbesserte Taktung und somit verkürzte Reise- und Wartezeiten im Personenverkehr erreicht werden. Dadurch soll sich die Anzahl der Fahrgäste bis 2030 verdoppeln. Um die notwendige Optimierung der Anschlüsse zu erreichen, ist eine entsprechende Zusammenarbeit mit den Anbietern der Regionalverkehrszüge erforderlich.

Der Landtag begrüßt dieses Ziel ausdrücklich.

Im Gutachterentwurf für den Deutschlandtakt vom 30.06.2020 sind allerdings einige Nachteile für Niedersachsen erkennbar. Die sehr kurzen Fahrzeiten zwischen Hannover und Hamburg wie auch zwischen Hannover und Bielefeld lassen erhebliche Neubaumaßnahmen ohne Nutzen für die Städte im Zwischenbereich vermuten. Angesichts der bereits bestehenden Planungen für das Projekt „Optimiertes Alpha E + Bremen“ und der geführten Diskussion um Ausbau oder Neubau der Strecke zwischen Hannover und Bielefeld besteht die Befürchtung, dass die Durchsetzung der anvisierten Fahrzeiten im Deutschlandtaktentwurf zu erheblichen Verzögerungen bei den erforderlichen Maßnahmen im Schienennetz führt.

Neben dem Personenverkehr soll auch der Güterverkehr durch den Deutschlandtakt optimiert werden. Geplant ist die Abwicklung von rund 25 % des Gesamtgüterverkehrs über die Schiene, um zu einer besseren Klimabilanz in diesem Sektor beizutragen. Hier ist noch zu klären, ob die verbleibenden Trassen in ihrer Lage und Anzahl ausreichend geeignet sind, um das aktuell prognostizierte Aufkommen bis 2030 bedienen zu können. Der Deutschlandtakt sieht vor, dass für eine zusätzliche Erhöhung des Modal Split auf 25 % im Güterverkehr weitere Maßnahmen an der Infrastruktur erforderlich sind, die anhand von Nachfrage und Wirtschaftlichkeit zu bewerten sind. Die gegenwärtige Methode zur Bewertung der Kosten-Nutzen-Relation weist allerdings keinen ausreichenden Nutzen für Maßnahmen des Güterverkehrs auf. Nur Streckenmaßnahmen für den Hochgeschwindigkeitsverkehr weisen derzeit ausreichende Kosten-Nutzen-Verhältnisse auf. Außerdem fehlt in der Bewertung die neu eingeführte CO<sub>2</sub>-Bepreisung als Faktor.

Der Landtag begrüßt, dass

- mit dem Deutschlandtakt der Schienenpersonenverkehr attraktiver werden soll und das Angebot auf vielen Strecken ausgeweitet wird - u. a. die nun stündliche Fernverkehrsverbindung auf der Strecke Berlin–Hannover–Osnabrück–Amsterdam,
- die Landesregierung sich aktiv in den Abstimmungsprozess mit dem Bund zum Deutschlandtakt zur Gestaltung des Schienenpersonennahverkehrs einbringt,
- im dritten Gutachterentwurf zum Deutschlandtakt die grundsätzliche Möglichkeit für eine Fernverkehrsanbindung der Stadt Wilhelmshaven geschaffen wurde. Damit ist ein wichtiger Schritt getan, um die touristische Erreichbarkeit der ostfriesischen Inseln und der Nordseeküste zu verbessern,
- sich die Kommunen in der Region Schaumburg/Ostwestfalen-Lippe konstruktiv und einvernehmlich für eine Unterstützung der zum Ausbau der Bestandsstrecke erforderlichen Maßnahmen ausgesprochen haben,

- die Landesregierung Angebotsverbesserungen im Schienenpersonennahverkehr, z. B. durch sogenannte Flügelungen (fahrplanmäßiges Trennen eines kombinierten Zuges zum Erreichen unterschiedlicher Endbahnhöfe und Wiedervereinigung bei der Rückfahrt) und Einführung von Stundentakten voranbringt, um die entsprechenden Voraussetzungen für den Deutschlandtakt zu schaffen.

Der Landtag bittet die Landesregierung,

1. gegenüber dem Bund die Gestaltung des Fernverkehrs im Zuge des Deutschlandtaktes zu hinterfragen. Hierzu soll die Landesregierung
  - a. darauf achten, dass die Notwendigkeit großer Fahrzeiteinsparungen, welche über die Notwendigkeit einer Anschlusssicherung hinausgeht, in Relation zum baulichen Aufwand und zum möglichen Umsetzungszeitraum steht. Dies betrifft z. B. die Fahrzeiten Hannover–Hamburg und Hannover–Bielefeld bzw. Osnabrück,
  - b. den Bund zu bitten, zeitnah eine Infrastrukturliste mit allen für den Deutschlandtakt erforderlichen Neu- und Ausbaumaßnahmen vorzulegen,
  - c. beim Bund um Darstellung bitten, wie eine ausreichende Stabilität des Fahrplans unter Einbezug des Deutschlandtaktes gewährleistet wird. Neben der Frage, wie Anschlüsse auch bei Verspätungen gehalten werden können, bedarf es insbesondere der Erörterung, wie die Leistungsfähigkeit in den Knoten (z. B. Hannover) erbracht werden kann und welche Ausbaumaßnahmen erforderlich sind,
  - d. den Bund um Prüfung weiterer, alternativer zeitlicher Kompensationspotenziale bzw. die Erweiterung des Suchraums auf den gesamten Streckverlauf zu bitten,
2. weitere Linien im Fernverkehr als Option zu definieren und sich gegenüber dem Bund für diese weiteren Fernverkehrsverbindungen einzusetzen. Dies betrifft vor allem periphere Strecken, wie z. B. die Einbindung von Wilhelmshaven als komplettes Angebot des Fernverkehrs.
3. die Optimierung von Fahrtzeiten durch die Einrichtung von Stundentakten auf weiteren Strecken voranzutreiben,
4. in Bezug auf sogenannte Sprinterlinien mit dem Bund zu klären, welchen Nutzen und Aufwand diese Linien für Niedersachsen haben, und hier insbesondere darzustellen, warum der Gutachterentwurf eine Sprinterlinie zwischen Hamburg und NRW enthält, die mit einer Verbindungskurve in der Region Hannover einen erheblichen Infrastrukturausbau erfordert,
5. im Nahverkehr weitere Verbesserungen zu definieren, die insbesondere die Anbindung ländlicher Regionen an den Fernverkehr verbessern und ausbauen, dies z. B. durch eine bessere Verzahnung von Angeboten des regionalen ÖPNV mit Fernverkehrsverbindungen und die Reaktivierung von Haltestellen.
6. auch bei reinen Nahverkehrsverbindungen im Rahmen der Gestaltung des Deutschlandtaktes alle Potenziale zu nutzen, um durch bessere Umsteigebeziehungen die Reisezeiten zu verringern und den Komfort zu erhöhen,
7. den Bund um Darstellung zu bitten, wie die im Deutschlandtakt vorgesehenen Trassen für den Güterverkehr ausreichend dimensioniert sind, um den aktuellen Schienengüterverkehr abzubilden,
8. gegenüber dem Bund eine Weiterentwicklung der Bewertungsmethode einzufordern, damit erforderliche Infrastrukturmaßnahmen zur Erhöhung des Anteils im Güterverkehr auf der Schiene auch dann realisiert werden können, wenn sie keinen oder wenig Nutzen für den Schienenpersonenfernverkehr erbringen, und
9. sich weiterhin für eine frühzeitige und umfassende Kommunikation und Öffentlichkeitsbeteiligung einzusetzen, um die inhaltliche Akzeptanz der geplanten Infrastrukturmaßnahmen innerhalb der Bevölkerung zu sichern.

## Begründung

Der geplante Deutschlandtakt verspricht Verbesserungen für den Personenverkehr auf der Schiene und setzt sich gleichzeitig einen höheren Anteil des Güterverkehrs über die Schiene zu Ziel. Im Nahverkehr ist hierbei eine weitgehende Anpassung des Angebotes an den Fernverkehr zu erkennen. Dies ist sehr zu begrüßen. Allerdings gibt es weiterhin Bereiche, in denen sowohl eine gute Anbindung als auch eine gute Umsteigebeziehung fehlt. Dies gilt beispielsweise für Süd-Niedersachsen, wichtige Umsteigeknoten des Nahverkehrs wie Wunstorf und auch für weitere Teile Niedersachsens wie das Osnabrücker Land.

Insgesamt besteht für den Personennahverkehr die Befürchtung, dass der aufgestellte Fahrplan bisher nicht robust genug ist, sodass Verspätungen zum Verlust des Anschlusses führen. Die Folgen wären längere anstelle kürzerer Umsteigezeiten. So verfügt die Relation von Düsseldorf/Ruhr-Bielefeld nach Braunschweig-Magdeburg-Halle-Leipzig in Hannover nur über sechs Minuten Zeit für den Umstieg zwischen den Fernzügen. Das gilt für beide Richtungen. Weiterhin ist es kritisch zu bewerten, dass zur Verkürzung der Fahrzeiten Sprinterlinien vorgesehen sind, die ohne Halt in Niedersachsen von Hamburg in Richtung Ruhrgebiet fahren. Zugleich sind aber keine Sprinterlinien zwischen Ruhrgebiet und Berlin vorgesehen, die ebenfalls zu einer Verkürzung der Fahrzeit ohne Neubaubedarf führen könnten. Um den Deutschlandtakt für Niedersachsen zu einem Erfolg zu machen, muss sich das Land in die Entwicklungen und Pläne einbringen und gegenüber dem Bund die besten Lösungen einfordern.

Im Güterverkehr ist es wichtig, dass die Maßnahmen des BVWP 2030 zeitnah umgesetzt werden. Dadurch kann erreicht werden, dass mit den für den Güterverkehr verbleibenden Trassen im Deutschlandtaktfahrplan das aktuelle bzw. das bis 2030 prognostizierte Aufkommen auf der Schiene gefahren werden kann. Andernfalls droht ein Absinken des Anteils auf der Schiene im Modal Split auf unter 18 % im Güterverkehr. Für die weitere angestrebte Erhöhung des Modal Split auf 25 % im Güterverkehr sind zusätzliche Maßnahmen an der Infrastruktur erforderlich, welche auf ihre Wirtschaftlichkeit und ihre Kosten-Nutzen-Relation hin geprüft werden müssen. Dazu werden gegebenenfalls weiterentwickelte oder neue Bewertungsmethoden benötigt. Diese sollten auch Faktoren wie die neue CO<sub>2</sub>-Bepreisung beinhalten.

Für die Fraktion der SPD

Wiard Siebels  
Parlamentarischer Geschäftsführer

Für die Fraktion der CDU

Dirk Toepffer  
Fraktionsvorsitzender