

## Antrag

der SPD-Fraktion

der Fraktion DIE LINKE

### Konzept „Deutschland—Takt“

#### Der Landtag stellt fest:

Im Regionalverkehr sind die Fahrgastzahlen durch verbesserte Angebote seit 1994 erheblich gestiegen, während die Fahrgastzahlen des Fernverkehrs trotz hoher Investitionen des Bundes in Hochgeschwindigkeitsstrecken seit der Bahnreform sogar gesunken sind. Im Land Brandenburg sind bereits seit 1994 zahlreiche Verbindungen und Halte im Fernverkehr von der DB AG gestrichen worden, weitere Streichungen sind angekündigt. Neue Herausforderungen wie der Klimawandel, die Einsparung von Ressourcen und der demographische Wandel verlangen eine andere Bahn als heute, die von den Bürgerinnen und Bürgern im Sinne einer ökologischen Verkehrsabwicklung in stärkerem Maße genutzt wird.

Ziel ist es, die Fahrgastzahlen in den nächsten 10 Jahren deutlich zu steigern mit einem Bahnangebot von hoher Qualität und Kundennähe. Damit das gelingt, bedarf es eines neuen Konzeptes, moderner Organisationsformen, einer angepassten Infrastruktur und einer gesicherten Finanzierung.

Die Metropolregion Berlin-Brandenburg braucht neben einem eng vernetzten und vertakteten Regionalverkehr ein überregional ausgerichtetes Schnellverkehrsnetz, welches uns deutschlandweit mit den Metropolen und Oberzentren der Regionen zuverlässig verbindet. In diese Richtung zielen die Initiativen „Masterplan Personenverkehr“ und „Deutschland—Takt.“

#### Der Landtag möge beschließen:

1. Der Landtag unterstützt als einen ersten Schritt die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie von Bund und Ländern zur Grundstruktur des Deutschland—Takts u.a. zu Netzknoten, Fahrgastpotential, Relationen,

Datum des Eingangs: 05.04.2011 / Ausgegeben: 05.04.2011

erforderlichen Ausbaumaßnahmen, Kostenschätzungen und die Kapazitätsplanungen der Güterzüge einschließt.

2. Die Landesregierung wird gebeten zur Akzeptanzerhöhung darauf hinzu wirken, dass bei der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie durch den Bund neben der Deutschen Bahn AG auch die Verbraucherzentrale, die Allianz pro Schiene und die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs eingebunden werden.
3. Die Landesregierung wird gebeten, den Bund aufzufordern, nunmehr zeitnah auf der Basis der von der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs erarbeiteten Projektskizze eine Machbarkeitsstudie durchzuführen, in der geprüft wird, ob der Deutschland—Takt technisch, betrieblich und rechtlich realisiert werden kann. Hierzu sind zumindest die folgenden Arbeitsschritte durchzuführen:
  - Analyse des Status quo und Grundlagenermittlung,
  - Erstellung eines Zielliniengerüsts für den Fernverkehr in Abstimmung mit den Netzen des Schienenpersonennahverkehrs,
  - Bestimmung der Netzknoten und der Sollfahrzeiten.
4. Dem fachlich zuständigen Ausschuss des Landtages wird im 4. Quartal 2011 ein Sachstand gegeben.

### Begründung

Ein Ziel der Initiative „Deutschlandtakt“ ist, das Zugangebot durch einen abgestimmten Fahrplan bundesweit so zu verknüpfen, dass häufige und schnelle Verbindungen mit optimalen Umsteigemöglichkeiten entstehen. Vom ICE über die Regionalbahn bis zum Bus sollen Reisende so ihre Ziele besser erreichen können. Voraussetzung dafür ist, dass Investitionen in das Schienennetz zukünftig wesentlich unter dieser Zielstellung bewertet und Fahrpläne verschiedener Anbieter im Nah- und Fernbereich stärker koordiniert werden.

Nur mit einem attraktiven Schienenverkehr mit mehr Fahrgästen als heute kann es gelingen, die Klimaziele im Verkehrsbereich einzuhalten. Nach den Erfahrungen aus den Niederlanden und der Schweiz lassen sich die Auslastung der Schienenwege deutlich steigern und mit den gleichen eingesetzten Investitionsmitteln ein deutlich höherer Marktanteil für die Schiene erreichen.

Überall, wo im Regionalverkehr auf der Schiene Taktverkehr mit guten Anschlüssen in Taktknoten eingeführt wurde, haben sich die Fahrgastzahlen besonders deutlich verbessert. Ziel des Deutschland-Takts ist, das Zugangebot durch einen integralen

Taktfahrplan bundesweit so zu verknüpfen und zu „vertakten“, dass häufigere und schnellere Verbindungen mit optimalen Umsteigemöglichkeiten entstehen. Einige Beispiele langlaufender Regionalexpress-Verbindungen zeigen, dass sich durch eine Verknüpfung vorhandener Angebote adäquate Ersatzangebote zum bisherigen Interregio-Netz schaffen lassen. Diese Linien müssen aber in ganz Deutschland flächendeckend eingeführt werden. Auf diese Weise entsteht wieder ein engmaschiges Netz, das auch die ländlichen Regionen fernverkehrsmäßig erschließt und niemanden von der Bahn abhängt. Der „Masterplan Personenverkehr“ setzt daher gezielt auf die Systemvorteile des öffentlichen Verkehrs und die Erfahrung, dass die Bürgerinnen und Bürger eine gute Angebotspolitik durch Nachfrage honorieren. Das Tarifsystem für ein vernetztes Schnellverkehrsangebot muss einfach und mit dem Regionalverkehr kompatibel sein. Es muss so gestaltet sein, dass insbesondere diejenigen, die bislang aus Kostengründen die Bahn meiden, sie wieder nutzen. Daher sollte das Tarifsystem gezielt den Autofahrer als potentiellen Kunden ansprechen und nicht einseitig versuchen, Marktanteile aus dem Flugverkehr zu gewinnen.

Ralf Holzschuher  
für die SPD-Fraktion

Kerstin Kaiser  
für die Fraktion DIE LINKE