

**Einführung eines Deutschlandtaktes im Schienenpersonenverkehr  
- Fragen des Fahrgastverbandes PRO BAHN, Regionalverband Starkenburg**

Zu den Fragen des PRO BAHN-Regionalverbandes Starkenburg werden folgende Antwortbeiträge des BMVBS übermittelt:

Frage 1: *Wurde mit der Überprüfung der Vorschläge begonnen?*

**Antwort:**

Derzeit besteht noch kein konkreter Arbeits- und Finanzierungsplan für die Untersuchungen. Mit der BAG SPNV, die Vorschläge zur Vorgehensweise unterbreitet hatte, wurde unter Beteiligung von Vertretern der Länder ein Orientierungsgespräch geführt. Dabei wurde seitens des BMVBS verdeutlicht, dass weder den Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern im SPNV die Verantwortung für die konkrete Angebotsgestaltung abgenommen noch das Verfahren zur Aufstellung des BVWP ersetzt werden solle. Vielmehr ist beabsichtigt, die Ergebnisse für die anstehenden Untersuchungen zu nutzen. Als Einstieg ist die Analyse des bestehenden Angebots im SPNV und der Auswirkungen der Bedarfsplanmaßnahmen auf die Fahrzeiten zwischen den Korrespondenzknoten sinnvoll.

Frage 2: *Welches Ingenieurbüro/welche Institution wurde damit beauftragt?*

**Antwort:**

Da F+E-Mittel im Zuge der Aufstellung des BMVBS-Gesamtforschungsprogramms 2011 erst eingeworben werden müssen, konnte noch keine Ausschreibung von unterstützenden Leistungen erfolgen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Frage 3: *Liegen Ergebnisse vor, bzw. wann ist mit diesen zu rechnen?*

**Antwort:**

Die cursorische Durchsicht des gegenwärtigen Angebots zeigt, dass in einigen Korrespondenzknoten eine wesentliche Voraussetzung des ITF, nämlich der Halt von Fernzuglinien in Richtung und Gegenrichtung im gleichen Intervall, auf einigen Bahnhöfen schon besteht – zumindest für bestimmte Liniengruppen. Einer dieser Bahnhöfe ist Mannheim Hbf, in dem die Linien Dortmund – Köln – Schnellfahrstrecke (SFS) – Frankfurt (Main) Flughafen – Mannheim – Stuttgart – München und Berlin – Kassel – Frankfurt (Main) Hbf – Mannheim – Basel zur halben Stunde verknüpft sind, teilweise mit Linientausch. Weitere Bahnhöfe sind z.B. Karlsruhe, Würzburg und

mit geringen Abweichungen auch Freiburg (Breisgau) und Nürnberg. Die Fahrzeit zwischen Mannheim und Frankfurt (Main) Hbf über Darmstadt von 51 Minuten ist ebenfalls für den ITF günstig. Auswirkungen der NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar konnten nicht beurteilt werden, da die erzielbare Fahrzeit zwischen Mannheim und Frankfurt Flughafen bzw. Frankfurt (Main) Hbf noch nicht bekannt ist.

Frage 4: *Wann ist mit den ersten Schritten der Umsetzung der Empfehlungen zu rechnen?*

**Antwort:**

Erstes Ziel der Untersuchungen ist die Identifizierung von Maßnahmen, die geeignet sind, zwischen den Knoten eine Fahrzeit des SPFV von etwas weniger als einer halben Stunde oder einem Vielfachen davon zu erreichen. Diese müssten dann – insbesondere bei hohen Investitionen – nach der Methodik der gesamtwirtschaftlichen Bewertung geprüft werden. Erst dann kann über weitere Untersuchungen entschieden werden. Im Hinblick auf den gegenwärtigen Stand (s. Antwort zu Frage 1) kann zur Umsetzung (Finanzierung, Zeitpunkt) keine Aussage getroffen werden.