

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden),
Tabea Rößner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Rolle des Deutschland-Taktes für die Bundesverkehrswegeplanung

Ziel des Deutschland-Taktes ist es, mit einem bundesweit vertakteten und verknüpften Schienenverkehrsangebot die Attraktivität des Schienenverkehrs durch Reisezeitreduzierungen und bessere Umsteigemöglichkeiten zu erhöhen und damit deutlich mehr Fahrgäste für das System zu gewinnen. Laut Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD soll „[d]ie Planung der Schienenwege [...] am Ziel eines Deutschland-Takts mit bundesweit aufeinander abgestimmten Anschlüssen sowie leistungsfähigen Güterverkehrstrassen [ausgerichtet]“ werden. So kann die Effizienz der Infrastrukturinvestitionen gesteigert und die Netzkapazität für den Personen- und Güterverkehr erhöht werden. Bereits die letzte Bundesregierung beauftragte eine Machbarkeitsstudie, deren Ergebnisse bereits im Oktober 2014 vorgelegt werden sollten (siehe Dokument 2013/S 078-131485 im Supplement zum Elektronischen Amtsblatt der Europäischen Union vom 20. April 2013), um diese für den neuen Bundesverkehrswegeplan berücksichtigen zu können. Derzeit werden die für den neuen Bundesverkehrswegeplan angemeldeten Schienenprojekte bewertet. Um die Planung der Schienenwege auf einen Deutschland-Takt auszurichten, müssten die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie berücksichtigt werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Rolle spielt die Konzeptidee eines integralen Taktfahrplanes in der Verkehrspolitik der Bundesregierung?
2. Welche verkehrs- und infrastrukturpolitischen Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der anhaltenden Diskussion über die Etablierung eines Deutschland-Taktes, insbesondere im Hinblick auf die bisherige Ausrichtung auf Hochgeschwindigkeitsverkehre und Megaprojekte, wie Stuttgart 21?
3. Welche Erkenntnisse zieht die Bundesregierung aus der Bahnpolitik des Nachbarlandes Schweiz, das vor Jahrzehnten die Infrastrukturpolitik im Bahnbereich auf die Optimierung von Anschlussverbindungen ausgerichtet hat?
4. Auf welche Ursachen führt die Bundesregierung den Rückgang der Fahrgäste im bundesweiten Fernverkehr und die Ausdünnung des Fernverkehrsnetzes seit der Bahnreform im Jahr 1993 bzw. 1994 zurück, und welche Bilanz der deutschen Bahnreform im Jahr 1993 bzw. 1994 zieht sie im Vergleich zu der Bahnpolitik des Nachbarlandes Schweiz?
5. Gibt und gab es Gespräche zwischen der Deutschen Bahn AG und der Bundesregierung zur Relevanz eines Deutschland-Taktes im Hinblick auf die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015, und wenn ja, welche grundsätzlichen Ergebnisse hatten diese Gespräche?

6. Welche Übereinstimmungen gibt es zwischen dem Eigentümer Bund und der Deutschen Bahn AG, insbesondere der DB Netz AG, im Hinblick auf die Ausrichtung der Infrastrukturpolitik auf einen Deutschland-Takt?
7. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung das von der Deutschen Bahn AG im März 2015 vorgestellte neue Fernverkehrskonzept?
8. Stimmt die Bundesregierung mit der Aussage des Personenverkehrsvorstands Ulrich Homburg überein, dass mit dem neuen Fernverkehrskonzept der Deutschen Bahn AG „Deutschland im Takt“ sei (vgl. Presseinformation der DB Mobility Logistics AG vom 18. März 2015), und wenn nein, welche weiteren verkehrspolitischen Schritte müssen etwa in Absprache mit den 16 Bundesländern erfolgen, um einen Deutschland-Takt umzusetzen?
9. Inwiefern geht die Bundesregierung davon aus, dass – wie im Auftrag zur Machbarkeitsstudie zur Prüfung eines Deutschland-Taktes im Schienenverkehr beschrieben – „Infrastrukturmaßnahmen vorgeschlagen werden, die für die Umsetzung eines integralen Taktfahrplans erforderlich sind“ (siehe Dokument 2013/S 078-131485 im Supplement zum Elektronischen Amtsblatt der Europäischen Union vom 20. April 2013)?
10. Inwiefern ergeben sich daraus Konsequenzen für die Bewertung von Schienenprojekten im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans?
11. Inwiefern sollen alle Schienenprojekte auf die Umsetzung eines Deutschland-Taktes ausgerichtet werden, wenn die Machbarkeitsstudie ergibt, dass ein Deutschland-Takt umsetzbar ist?
12. Inwiefern liegt der Bundesregierung ein Arbeits- bzw. Zwischenergebnis der Machbarkeitsstudie vor, und werden Vorschläge daraus gegebenenfalls bereits bei der Bewertung von Schienenprojekten im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans berücksichtigt?
13. Inwiefern soll die Machbarkeitsstudie zu einem späteren Zeitpunkt bei der Bewertung von Schienenprojekten im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans berücksichtigt werden, falls derzeit noch keine Arbeits- bzw. Zwischenergebnisse vorliegen?
14. Inwiefern ist die schon im Jahr 2009 im Rahmen des Koalitionsvertrages zwischen CDU, CSU und FDP getroffene Ankündigung, die Vorschläge zur Einführung eines Deutschland-Taktes sorgfältig zu überprüfen, mit den Ländern besprochen worden?
15. Aus welchen Gründen wurde die Machbarkeitsstudie zur Prüfung eines Deutschland-Taktes im Schienenverkehr bisher nicht der Öffentlichkeit vorgestellt, obwohl sie bereits im Jahr 2014 übergeben werden sollte und eine Vertragsverlängerung für die Erstellung nicht vorgesehen war (siehe Dokument 2013/S 078-131485 im Supplement zum Elektronischen Amtsblatt der Europäischen Union vom 20. April 2013)?
16. Wann soll die Machbarkeitsstudie zur Prüfung eines Deutschland-Taktes im Schienenverkehr öffentlich vorgestellt und zum Download bereitgestellt werden?

Berlin, den 9. Juni 2015

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion