

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Leif-Erik Holm,
Matthias Büttner, Frank Magnitz, Andreas Mrosek und der Fraktion der AfD**

Zielfahrplan Deutschland-Takt

Der erste Gutachterentwurf zum Deutschland-Takt, der am 9. Oktober 2018 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vorgestellt wurde, stellt beispielhaft Reisezeitverkürzungen zwischen deutschen Großstädten im Schienenfernverkehr in Aussicht (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2018/080-scheuer-deutschlandtakt.html).

So soll die Reisezeit zwischen

- a) Berlin und Düsseldorf um 16 Prozent (4:14h auf 3:34h),
- b) Stuttgart und Hamburg um 14 Prozent (5:10h auf 4:27h),
- c) Hamburg und München über Berlin um 12 Prozent (6:30h auf 5:43h) und
- d) Hamburg und München über Hannover um 8 Prozent (5:31h auf 5:06h) gesenkt werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie sollen die in der Vorbemerkung der Fragesteller unter a) bis d) genannten Fahrzeitverkürzungen sowie die Fahrzeitverkürzungen zwischen den anderen im Gutachten aufgeführten Städten erreicht werden?
2. Sind für Strecken in der Vorbemerkung der Fragesteller unter a) bis d) Infrastrukturmaßnahmen geplant?
Wenn ja, welche (bitte nach Strecke aufschlüsseln)?
3. Wie lang ist nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittliche Standzeit der Züge in den Bahnhöfen?
4. Wird es neben den geplanten Verbindungen auch weiterhin Sprinterzüge geben, die weniger Halte zwischen den Bahnhöfen mit Hauptverkehrsaufkommen aufweisen?
5. Wird auf der Strecke Hamburg–Stuttgart der Zug nach Kenntnis der Bundesregierung statt am Frankfurter Hauptbahnhof dann am Bahnhof Frankfurt-Süd halten?
6. Sind die in der Vorbemerkung der Fragesteller unter a) bis d) genannten Verbindungen auch ohne das Konzept des Deutschland-Taktes und bei entsprechenden Infrastrukturmaßnahmen und Fahrzeugbeschaffungen realisierbar?

7. Wie will man vor dem Hintergrund der angestrebten Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2018/037-scheuer-wow-effekt-bahnfahren.html) und eines starren und erwartbar störanfälligen Taktfahrplans, verbunden mit häufigeren Zugfahrten, das Ziel der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des Schienenverkehrs sicherstellen?
8. Ist angesichts von den vorgestellten Planungsüberlegungen, zwischen den „Knoten“ einen Halbstundestakt einzuführen (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/zielfahrplan-zukunftsbuendnis-schiene.pdf?__blob=publicationFile), geplant, Güterverkehrstrassen zugunsten von Personenverkehrstrassen aufzugeben?
9. Sollten sich die Angebotsausweitungen im Fernverkehr der DB AG in Folge eines 30-Minuten-Takts als defizitär erweisen, wird die DB Fernverkehr AG verpflichtet, diese Verkehre trotzdem anzubieten, und wären dafür Zuschüsse an die DB Fernverkehr AG vorgesehen?
10. Wenn zukünftig eine Subventionierung des Schienenpersonenfernverkehrs geplant oder nicht auszuschließen ist, sollen diese Mittel von den Regionalisierungsmitteln abgezweigt werden oder ist dafür ein neuer Haushaltstitel vorgesehen?

Berlin, den 24. Oktober 2018

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion