

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Umsetzung des Deutschland-Takts in Süddeutschland

Im Rahmen des Vorhabens Deutschland-Takt ist eine Realisierung der durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vorgestellten Zielfahrpläne bis zum Jahr 2030 vorgesehen. Vor diesem Hintergrund stellte das BMVI am 6. November 2018 u. a. diejenigen Schienenprojekte des Potenziellen Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans 2030 vor, die nach der neusten Nutzen-Kosten-Analyse eine soweit positive Bewertung im Hinblick auf ihre Wirtschaftlichkeit erzielt haben, dass sie in den sog. Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 aufsteigen können. Eine Änderung des Bundesschieneausbaugesetzes (BSWAG) steht noch aus. Für den im BSWAG unter dem Arbeitstitel „Deutschland-Takt“ (Anlage zu § 1 BSWAG, Abschnitt 2, Unterabschnitt 2, lfd. Nr. 44) geführten Planfall des Zielfahrplans 2030 zum Deutschland-Takt steht zunächst noch eine Abstimmung des ausgearbeiteten Zielfahrplans 2030 mit den Ländern, Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und Eisenbahnunternehmen aus, bevor das Gesamtprojekt Deutschland-Takt einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung unterzogen werden kann. Im Zusammenhang mit den bevorstehenden Abstimmungen sehen es die Fragesteller als notwendig an, weitere für die Abstimmung relevante Fragen zu klären.

Wir fragen die Bundesregierung:

Allgemeine Fragen

1. Welche Bahnhöfe in Bayern, Baden-Württemberg und Hessen wurden als Knotenbahnhöfe definiert (bitte auflisten)?
Welche Kriterien waren dafür ausschlaggebend, und welche Funktionen müssen diese Bahnhöfe erfüllen?
2. Inwieweit gewährt der netzweit abgestimmte Zielfahrplan 2030 zum Deutschland-Takt noch einen Spielraum für die Berücksichtigung potenzieller, aus der bevorstehenden Abstimmung mit den Ländern, Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und Eisenbahnunternehmen hervorgehender Optimierungsvorschläge?
3. Welche Grenzen sieht die Bundesregierung bei der Berücksichtigung von Optimierungsvorschlägen?

4. Beabsichtigt die Bundesregierung, der Nutzenkomponente Reisezeitveränderung im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analyse der erforderlichen Bewertung des Maßnahmenpakets zum Deutschland-Takt eine im Vergleich zu anderen Nutzenkomponenten höhere Gewichtung beizumessen?

Wenn ja, wie ist dieses Vorgehen seitens der Bundesregierung zu begründen?

5. Wie kann sichergestellt werden, dass Bahnreisende ihre Anschlüsse bekommen, wenn der Zielfahrplan 2030 des Deutschland-Takts stellenweise Umsteigezeiten von zwei Minuten (bspw. Strecke Stuttgart Hbf–Karlsruhe Hbf–Basel SBB) zugrunde legt?
6. Welche maximalen Umsteigezeiten legt der Zielfahrplan 2030 des Deutschland-Takts zugrunde?
7. Hält die Bundesregierung die maximalen Umsteigezeiten vor dem Hintergrund des Ziels, Warte- und Umsteigezeiten möglichst zu verkürzen, für zumutbar?

Wenn ja, wie begründet sie dies?

Baden-Württemberg

8. Welche der über den Flughafen Stuttgart verlaufenden Fernverkehrslinien stellen ICE-Verkehre dar, und welche davon sind im Zielfahrplan mit einem Halt am Flughafen vorgesehen?
9. Welche Bedeutung haben die rund zehn Millionen Fluggäste und die 1,3 Millionen Messebesucher pro Jahr für die Flughafenbahnhöfe, und wie stark wird dadurch die Wirtschaftlichkeit von Fernverkehrshalten durch die Deutsche Bahn AG beeinflusst?
10. Lässt sich aus dem Flughafenbahnhof Stuttgart nach Meinung der Bundesregierung noch eine „Verkehrsdrehscheibe des Schienenverkehrs“ entwickeln (Hinweis: Im Zielfahrplan stellen sich die meisten Umsteigeverbindungen als äußerst ungünstig dar. So lässt sich aus Richtung Zürich kommend – FV 23/FR 7 – nach Ulm Hbf wie nach Tübingen Hbf nur mit Wartezeiten von 21 bis 56 Minuten umsteigen; mit der Linie E 5 BW passt der Anschluss nach Ulm Hbf, jedoch muss auf die Bahn nach Tübingen Hbf 20 Minuten gewartet werden)?
11. Ist für die unter dem Arbeitstitel FV 45 geführte Fernverkehrslinie nach Ulm Hbf bzw. Tübingen Hbf eine Zugflügelung im Bahnhof Stuttgart-Flughafen angedacht, sodass die FV 45 jeweils beide Richtungen (Ulm und Tübingen) ansteuert?

Wenn ja, welche ergänzenden Infrastrukturen gegenüber den bisher geplanten sind hierfür erforderlich?

Wenn nein, wovon wird die Entscheidung, ob die Fernverkehrslinie FV 45 nach Ulm Hbf oder Tübingen Hbf führt, abhängig gemacht?

12. Weshalb ist für die Linie FV 45 eine Standzeit von 8 Minuten am Flughafen Stuttgart vorgesehen?
13. Wie soll die bestehende S-Bahn-Trasse zwischen Rohrer Kurve (neu) und Stuttgart-Flughafen neben den S-Bahnen (4 pro Stunde und Richtung) und dem Gäubahn-IC (Zürich–Stuttgart Hbf) im Zielfahrplan 2030 auch noch zwei Regionalbahnlinien (von Freudenstadt bzw. von Villingen nach Pforzheim Hbf) aufnehmen können?
14. Wie begründet die Bundesregierung den Umstand, dass entsprechend des Zielfahrplans 2030 des Deutschland-Takts keine direkte Zugverbindung vom Stuttgarter Flughafenbahnhof nach Karlsruhe Hbf vorgesehen ist?

15. Ist für die Linie FV 6.1/FV 45 (Mannheim–Tübingen bzw. Untertürkheim) im Hauptbahnhof Stuttgart eine Flügelung bzw. Trennung von Zugteilen vorgesehen?
16. Ist für die Linie E 16 BW bzw. E 7 BW (Ansbach/Schwäbisch Hall-Hessental–Ulm) eine Flügelung im Hauptbahnhof Stuttgart vorgesehen?
17. Inwieweit berücksichtigt der Zielfahrplan 2030 für Baden-Württemberg eine Beseitigung der Langsamfahrstelle in Kleinsteinbach der sog. Pfinztalbahn?
18. Welche weiteren Beschleunigungsmaßnahmen sind auf der Strecke zwischen Stuttgart Hbf und Karlsruhe Hbf vorgesehen?
Welche weiteren Maßnahmen sind denkbar, um eine Fahrzeit von 30 oder knapp unter 30 Minuten zu erreichen?
Welche Bedeutung misst die Bundesregierung einer solchen Fahrzeitverkürzung auf dieser Strecke für die Realisierung des Deutschland-Taktes bei?
19. Welche Art von Infrastrukturmaßnahmen werden der im Zielfahrplan 2030 unter dem Arbeitstitel FR 8 geführten Fernverkehrsverbindung (Strecke Bregenz–Würzburg Hbf) insbesondere für den Abschnitt Stuttgart–Heilbronn zugrunde gelegt?
20. Ab wann kann nach Einschätzung der Bundesregierung oder der Deutschen Bahn Heilbronn damit rechnen, wieder regelmäßig an den Fernverkehr angebunden zu werden?
Wie wird diese Einschätzung begründet?

Bayern

21. Welche Art von Infrastrukturmaßnahmen werden den im Zielfahrplan 2030 für Bayern ausgewiesenen Fernverkehrsverbindungen zwischen Würzburg Hbf und Nürnberg Hbf (Arbeitstitel FV 16, FV 5.1, FV 5.2 und FV 17.1) zugrunde gelegt, um davon ausgehen zu können, dass sich die Fahrzeit auf dieser Strecke von den bisher ca. 60 Minuten auf die ausgewiesene Fahrzeit von ca. 40 Minuten verkürzen wird?
22. Wie erklärt die Bundesregierung den Umstand, dass der Zielfahrplan 2030 für Bayern lediglich eine Express-S-Bahn-Verbindung unter dem Arbeitstitel S 24 BY ausweist und damit eine weitere Express-S-Bahn-Verbindung S 14, wie in der Nutzen-Kosten-Rechnung vom März 2012 noch ausgewiesen (http://verkehr.bayern.de/assets/stmi/vum/schiene/bahnausbau_pasing_eichenau_kurzbericht.pdf), nicht mehr zugrunde legt?
Sieht die Bundesregierung diese Verbindung als nicht notwendig an?
Und wenn ja, wie begründet die Bundesregierung diese Entscheidung?

Berlin, den 19. November 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

