

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Annalena Baerbock, Harald Ebner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/12508 –

Nächste Umsetzungsschritte für den Deutschland-Takt 2030

Vorbemerkung der Fragesteller

Anfang Mai 2019 stellte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erste Ergebnisse des im Oktober 2018 einberufenen Zukunftsbündnisses Schiene und seiner Arbeitsgruppen vor (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/zukunftsbuendnis-schiene.html). Im Zuge dessen wurde ein aktueller Arbeitsstand zum Deutschland-Takt präsentiert sowie ein zweiter Gutachterentwurf des Zielfahrplans 2030 veröffentlicht (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/schienengipfel-zwischenbericht-ag.pdf?__blob=publicationFile), der anders als bisher den Schienengüterverkehr in die Systematik der geplanten Vertaktungen integriert. Nach wie vor bleibt nach Ansicht der Fragesteller offen, welche Bindungswirkung vom Zielfahrplan ausgeht und inwiefern sich die Bundesregierung in der Pflicht sieht, das Vorhaben Deutschland-Takt und die im Zielfahrplan unterstellten Infrastrukturmaßnahmen tatsächlich in konkrete Angebote des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) umzusetzen. Die Pläne der Bundesregierung reichen derzeit nicht über die Aktualisierungen des Zielfahrplans hinaus. Eine klare Umsetzungsstrategie fehlt aus Sicht der Fragesteller: Weder ist ersichtlich wie der Anspruch des Deutschland-Takts, derzeit vom Fernverkehr „abgehängte“ Städte und Regionen wieder besser an den Schienenverkehr anzubinden, unter dem gegenwärtig geltenden Marktmodell im SPFV realisierbar wäre, noch zeichnet sich ab, wie die Bundesregierung den erforderlichen zusätzlichen Finanzierungsbedarf für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur des Deutschland-Takts abdecken will. Die Fragesteller sind der Auffassung, dass ein planerischer Paradigmenwechsel, wie er sich aus der Intention eines Deutschland-Takts für die weitere Planung der Schieneninfrastruktur ergibt, eine schnellstmögliche organisatorische Konsolidierung erfordert, für die es allen voran rechtlicher und finanzpolitischer Lösungen seitens der Bundesregierung bedarf. Nach Auffassung der Fragesteller muss die Bundesregierung für eine Umsetzungsoffensive des Deutschland-Takts sorgen und die dafür notwendigen Rahmenbedingungen schnellstmöglich schaffen, um ihre Absichtserklärung zum Deutschland-Takt im gegenwärtigen Koalitionsvertrag auch wahrhaftig in die Tat umzusetzen.

1. Wie soll die Umsetzung des Deutschland-Takts finanziert werden, wenn der Bund beim Deutschland-Takt keine Selbstverpflichtung eingehen soll, alle im Zielfahrplan ausgewiesenen Infrastrukturen zu finanzieren (siehe S. 8 der Zwischenberichte der Arbeitsgruppen des Zukunftsbündnisses Schiene vom 9. April 2019)?
2. Wie kann unter der Annahme, dass der Bund keine Selbstverpflichtung zur Finanzierung des Deutschland-Takts eingehen wird, gewährleistet werden, dass der erarbeitete Zielfahrplan zum Deutschland-Takt mit allen darin zugrunde gelegten Infrastrukturmaßnahmen tatsächlich umgesetzt wird?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Umsetzung des Deutschland-Takts und die Finanzierung der damit verbundenen Infrastrukturmaßnahmen erfolgen im Rahmen der bestehenden rechtlichen Zuständigkeiten. Der Bund übernimmt dabei eine koordinierende Rolle im Diskussions- und Abstimmungsprozess.

3. Von welchem Finanzierungsvolumen geht die Bundesregierung bei der Finanzierung des Koordinations- und Zusammenarbeitsprozesses im Rahmen des Deutschland-Takts aus (siehe S. 11 der Zwischenberichte der Arbeitsgruppen des Zukunftsbündnisses Schiene vom 9. April 2019)?

Die Gestaltung des Koordinations- und Zusammenarbeitsprozesses zum Deutschland-Takt wird derzeit weiterentwickelt und die erforderlichen Ausschreibungen werden vorbereitet. Daher können gegenwärtig noch keine Aussagen zu dem Finanzierungsvolumen gegeben werden.

4. Ist vor der Aufstellung des zweiten Gutachterentwurfs zum Zielfahrplan 2030 des Deutschland-Takts eine Abstimmung mit allen Bundesländern erfolgt?
Wenn nein, wann kann eine Abstimmung mit allen Bundesländern erwartet werden?
5. Welche Bindungswirkung haben die Abstimmungen mit den Bundesländern für den Zielfahrplan 2030, und wie sorgt die Bundesregierung dafür, dass die Interessen der Bundesländer tatsächlich umgesetzt werden?
6. Wird es noch weitere Abstimmungsrunden mit Ländern und Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) geben?
Wann und in welcher Weise werden diese erfolgen, und bis wann sollen diese abgeschlossen sein?

Die Fragen 4 bis 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Abstimmungen mit den Ländern erfolgten im Vorfeld und während der Erarbeitung des zweiten Gutachterentwurfs zum Zielfahrplan. Derzeit erfolgt die wirtschaftliche und verkehrliche Bewertung der Angebotskonzeption durch die Gutachter des Bundes. Nach Abschluss dieses Prozesses werden die Ergebnisse mit den Ländern und Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) erörtert. Die Zuständigkeit für Planung, Organisation und Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs liegt bei den Ländern.

7. Inwieweit waren Fahrgast- und Verbraucherverbände am Abstimmungsprozess beteiligt?

Fahrgast- und Verbraucherverbände sind in der Arbeitsgruppe 1, „Deutschland-Takt einführen“ des Zukunftsbündnisses Schiene vertreten und waren am Abstimmungsprozess beteiligt.

8. Inwieweit sorgt die Bundesregierung dafür, dass die regionalen Interessen von Fahrgästen bei der Erarbeitung des Zielfahrplans zum Deutschland-Takt Berücksichtigung finden?

Regionale Interessen werden durch Einbeziehung von Ländern, Aufgabenträgern des SPNV sowie Fahrgastverbänden berücksichtigt.

9. Wurden alle bereits vorliegenden Abstimmungsergebnisse mit am Abstimmungsverfahren beteiligten Akteuren im zweiten Zielfahrplanentwurf berücksichtigt (bitte alle Abstimmungsergebnisse mit Angabe, ob diese im 2. Zielfahrplanentwurf berücksichtigt worden sind, auflisten)?

Die bereits vorliegenden Abstimmungsergebnisse finden sich im zweiten Gutachterentwurf wieder. Dieser ist unter www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/zukunftsbuendnis-schiene.html veröffentlicht. Derzeit erfolgt die wirtschaftliche und verkehrliche Bewertung der Angebotskonzeption, wodurch weitere Änderungen möglich sind.

10. Nach welchen Kriterien wird im Fall gegensätzlicher Interessen der an der Abstimmung des Zielfahrplans 2030 beteiligten Akteure darüber entschieden, welches Angebot im Zielfahrplanentwurf letztendlich ausgewiesen wird, und welche Rolle kommt der Bundesregierung bei dieser Entscheidungsfindung zu?

Im Falle gegensätzlicher Interessen werden von den Gutachtern alternative Varianten entwickelt und mit den Beteiligten abgesprochen. Im Rahmen seiner koordinierenden Funktion unterstützt der Bund die Abstimmung der Interessen aller Beteiligten.

11. Welche Infrastrukturprojekte sind als Teil der ersten Umsetzungsstufe des Deutschland-Takts bis 2020/2021 bestimmt worden (siehe S. 14 f. der Zwischenberichte der Arbeitsgruppen des Zukunftsbündnisses Schiene vom 9. April 2019)?

Die Umsetzungsstufen des Deutschland-Takts werden derzeit erarbeitet. Erst danach sind Aussagen zu den zugrunde liegenden Infrastrukturen möglich.

12. Wann ist mit der Veröffentlichung des angekündigten „Masterplan Schienenverkehr“ zu rechnen (siehe S. 5 des Berichts des Vorsitzenden des Lenkungskreises über die Arbeit des Zukunftsbündnisses Schiene vom 7. Mai 2019)?

Der Schienenpakt, der auf dem Masterplan Schienenverkehr aufbaut, soll bis zum Jahr 2022 vereinbart werden. Auch der Masterplan Schienenverkehr soll bis dahin veröffentlicht werden.

13. Inwieweit ist das Einkalkulieren von „ausreichenden Wachstumsoptionen“ (siehe S. 6 der Zwischenberichte der Arbeitsgruppen des Zukunftsbündnisses Schiene vom 9. April 2019) Bestandteil der Entwurfsplanung zum Zielfahrplan des Deutschland-Takts?

In dem zweiten Gutachterentwurf des Zielfahrplans für den Deutschland-Takt werden für den Güterverkehr ausreichende Trassen bereitgestellt, die ein Wachstum der Güterverkehrsleistung entsprechend der Verkehrsprognose 2030 ermöglichen. Darüber hinaus sind zusätzlich in großem Umfang sogenannte Flexibilitätstrassen eingeplant, die es den Güterverkehrsunternehmen ermöglichen, flexibel z. B. auf Auftragsspitzen und Betriebsstörungen zu reagieren.

14. Sieht die Bundesregierung ihren Anspruch, mit dem Deutschland-Takt „ausreichende Wachstumsoptionen“ zu ermöglichen, im Fall der Bahnknoten Frankfurt, Hamburg, Köln, Mannheim, München und Stuttgart für erfüllt (bitte erläutern)?

Ja, da der Bedarfsplan dem zweiten Gutachterentwurf des Zielfahrplans zugrunde gelegt ist und dieser umfangreiche Ausbauten für die genannten Knoten vorsieht.

15. Welcher Zugewinn an Direktverbindungen im Fernverkehr lässt sich im Vergleich zum Status quo mit dem zweiten Zielfahrplanentwurf zum Deutschland-Takt erreichen (bitte alle neuen Direktverbindungen auflisten)?

Der Zugewinn an Direktverbindungen im Fernverkehr im Vergleich zum Status quo geht aus der Anlage hervor.

16. Welche Städte, die im Zielfahrplan des ersten Gutachterentwurfs noch an den Fernverkehr angebunden waren, werden laut aktuellem Zielfahrplan nicht mehr an den Fernverkehr angebunden sein, und wie begründet die Bundesregierung diese Entscheidung?

Es sind keine Anbindungen von Städten an reine Fernverkehrslinien entfallen, sondern lediglich einzelne so genannte FR-Anbindungen, die sowohl von Zügen des Fernverkehrs als auch von Zügen des schnellen Regionalverkehrs bedient werden können.

Auf Wunsch des Landes Baden-Württemberg sind die FR-Anbindungen folgender Städte durch eine reine Regionalverkehrsanbindung ersetzt worden: Lauda, Osterburken, Möckmühl, Bad Friedrichshall-Jagstfeld, Neckarsulm, Heilbronn, Bietigheim, Ludwigsburg, Merklingen, Biberach, Aulendorf, Ravensburg, Friedrichshafen, Kressbronn, Nonnenhorn. In Anpassung an das Bedarfsplanvorhaben Chemnitz–Leipzig wird zudem für Bad Lausick und Burgstädt eine Bedienung durch eine Regionalexpress-Linie statt einer FR-Linie zugrunde gelegt. Darüber hinaus entfällt für die Städte Fürstenberg und Löwenberg die im ersten Gutachterentwurf zusätzlich zum heutigen Angebot unterstellte FR-Anbindung.

17. Welcher maximale Kapazitätsgewinn wird dem zukünftigen Bahnknoten Stuttgart durch das European Train Control System (ETCS) und die digitale Stellwerkstechnik unterstellt?

Es ist davon auszugehen, dass mit dem Einsatz von ETCS und digitaler Stellwerkstechnik eine durchschnittliche Kapazitätssteigerung von rund 20 Prozent erreicht wird. Die Ausrüstung mit digitaler Technik ermöglicht zudem neue Entwicklungen, die weitere Kapazitätssteigerungen ermöglichen (z. B. digitale Zuglaufsteuerungssysteme).

18. Wie bewerten die Bundesregierung und die bundeseigene Deutsche Bahn AG eine wie im Fall von Stuttgart 21 vorgesehene hohe Anzahl notwendiger Doppelbelegungen (elf Doppelbelegungen in der Hauptverkehrszeit, siehe Antwort zu Frage 3 auf Bundestagsdrucksache 19/11967) unter den Gesichtspunkten
- a) des Ziels einer Verdopplung der Fahrgastzahlen,

Das Ziel der Verdopplung der Fahrgäste bezieht sich nicht auf einen einzigen Bahnhof, sondern auf ganz Deutschland.

- b) des zur Realisierung des Verdopplungsziels gebotenen Einsatzes längerer Züge, von denen zwei der Länge nach nicht hintereinander auf ein Bahnsteiggleis passen,

Limitierender Faktor für die Länge der Züge ist nicht der Bahnknoten Stuttgart, sondern die Länge der Bahnsteige der Bahnhöfe, die in der Fläche bedient werden. Die dort möglichen Zuglängen stellen auch bei Doppelbelegung kein Problem im Stuttgarter Hauptbahnhof dar.

- c) der starken Gleisneigung im neuen Tiefbahnhof und der noch offenen Frage, ob das Eisenbahn-Bundesamt Doppelbelegungen im Fall von Stuttgart 21 zulässt, und

Das Eisenbahn-Bundesamt hat sich im Rahmen der Planfeststellung umfassend mit der Längsneigung der Bahnsteige des künftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs befasst und wiederholt bestätigt, dass die relevanten eisenbahnspezifischen Bestimmungen erfüllt sind und ein sicherer Bahnbetrieb gewährleistet sein wird.

- d) der betrieblichen Flexibilität, die durch Doppelbelegungen stark eingeschränkt wird?

Doppelbelegungen sind bei Durchgangsbahnhöfen üblich und stellen aufgrund der hochleistungsfähigen Infrastruktur (ETCS und digitale Stellwerkstechnik), die im Bahnknoten Stuttgart zur Verfügung stehen wird, kein Problem dar.

19. Wie begründet die Bundesregierung, dass im Zielfahrplan 2030 zwischen Stuttgart und Mannheim bzw. Heidelberg insgesamt 4,5 Fernzüge pro Stunde und Richtung vorgesehen sind (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Schiene/netzgrafik-fernverkehr-gutachten-2.pdf?__blob=publicationFile), heute in den Stoßzeiten dort aber bereits bis zu sechs Fernverkehrszüge fahren?

Bestehen auch nach Fertigstellung von Stuttgart 21 die Trassen- und Bahnhofskapazitäten für sechs Fernzüge pro Stunde und Richtung (bitte begründen)?

23. Wie weit ist die Trassenabstimmung zwischen den geplanten Nacht-Fernverkehrsverbindungen und dem Güterverkehr im Rahmen des Zielfahrplanentwurfs zum Deutschland-Takt (siehe S. 18 der Zwischenberichte der Arbeitsgruppen des Zukunftsbündnisses Schiene vom 9. April 2019), und wann wird ein Zielfahrplankonzept zum Deutschland-Takt vorgelegt, das auch das Nachtzugangebot abbildet?
24. Welche Verbindungen wird das Nachtzugangebot im Rahmen des zukünftigen Deutschland-Takts nach derzeitiger Kenntnislage der Bundesregierung voraussichtlich bedienen?
25. Welche Rolle sieht die Bundesregierung für das bundeseigene Unternehmen Deutsche Bahn AG beim Nachtzugangebot im Rahmen des Deutschland-Takts vor?
Wird die Deutsche Bahn AG wieder in den Nachtzugverkehr einsteigen, und wie positioniert sich die Bundesregierung zu dieser Option?

Die Fragen 19 und 23 bis 25 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 6 und 8 auf Bundestagsdrucksache 19/11254 verwiesen.

20. Wie weit ist die Abgleichung des Konzepts der Initiative „Deutschland im Takt“, das die Einführung eines Halbstundentakts auf Hauptstrecken und die Einbindung nahezu aller Städte über 100 000 Einwohner in das Fernverkehrsnetz bis 2030 vorsieht (siehe S. 9 der Zwischenberichte der Arbeitsgruppen des Zukunftsbündnisses Schiene vom 9. April 2019), mit den Planungen des Deutschland-Takts?

Die DB Fernverkehr AG steht wie andere Eisenbahnverkehrsunternehmen mit den Gutachtern des BMVI für den Deutschland-Takt im engen Austausch, um ihre Planungen und Positionen für einen Zielfahrplan hinsichtlich des Deutschland-Takts einzubringen. Der Zielzustand des Deutschland-Takts deckt sich nach Aussage der DB AG bereits zu einem sehr großen Teil mit der langfristigen Angebotsplanung der DB Fernverkehr AG.

21. Beruht das Konzept der Initiative „Deutschland im Takt“ auf den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie zum Deutschland-Takt und weiteren Gutachtererkenntnissen, die dem BMVI zum Vorhaben Deutschland-Takt vorliegen?

Die DB AG hat die Initiative „Deutschland im Takt“ im Jahr 2015 vorgestellt und befindet sich seitdem mit den Gutachtern des BMVI für den Deutschland-Takt im Austausch.

22. Inwieweit werden die europäischen Verkehrsverflechtungen der grenzüberschreitenden Schienenverkehre (Fahrpläne der Nachbarstaaten) im Deutschland-Takt berücksichtigt, und inwiefern fügen sich die im Deutschland-Takt unterstellten Vertaktungen darin ein?

Sofern Langfristplanungen der Nachbarländer (z. B. der Schweiz) vorliegen, werden diese in die Planungen des Deutschland-Takts integriert. Anderenfalls entsprechen die Übergabezeiten an den Grenzen dem Status quo, bzw. es werden Annahmen der Gutachter für grenzüberschreitende Verkehre zugrunde gelegt.

26. Welche neuen, über die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2015 (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Schiene/deutschland-takt-machbarkeitsstudie-schienenverkehr-bericht.pdf?__blob=publicationFile) hinausgehenden Erkenntnisse hat die Bundesregierung zu der rechtlichen Zulässigkeit des Deutschland-Takts, und wann gedenkt die Bundesregierung die mit dem Deutschland-Takt zusammenhängenden Fragen des Regulierungs- und Vergaberechts zu lösen, und wie sollen diese Lösungen aussehen?

Die angesprochenen Fragen werden derzeit im Rahmen der AG 1 „Deutschland-Takt einführen“ und der AG 3 „Wettbewerbsfähigkeit der Schiene stärken“ des Zukunftsbündnisses Schiene behandelt.

27. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Bewertung des Planfalls Deutschland-Takt?
28. Auf welchen Zeithorizont wird der Planfall für den Deutschland-Takt ausgerichtet?
29. Welche Prämissen sollen der Berechnung des „Planfalls Deutschland-Takt“ beim Modal Split zugrunde gelegt werden – also von welchem Marktanteil der Schiene im Personenverkehr und Güterverkehr geht die Bundesregierung 2030 bzw. 2035 aus?
30. Soll die Berechnung und Bewertung des „Planfalls Deutschland-Takt“ synchronisiert mit der 2021 ohnehin fälligen Bedarfsplanüberprüfung stattfinden?
Wenn nein, wann soll die Berechnung und Bewertung des „Planfalls Deutschland-Takt“ stattdessen erfolgen, und bis wann soll der Prozess abgeschlossen werden?
33. Wann wird die Bundesregierung ein Konzept vorlegen, wie mit dem „Planfall Deutschland-Takt“ des Bedarfsplans Schiene in Zukunft umgegangen wird?

Die Fragen 27 bis 30 und 33 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Abschluss der Arbeiten am Zielfahrplan voraussichtlich Anfang 2020 ist geplant, ggf. erforderliche weitere Infrastrukturvorhaben, die nicht überwiegend dem Schienenpersonennahverkehr dienen, im Kontext des Planfalls Deutschland-Takt gesamtwirtschaftlich zu bewerten. Zusätzlich zum geltenden Bedarfsplan abgeleitete und für den finalen Zielfahrplan erforderliche Vorhaben werden vor dem Hintergrund der dann aktuellen Verkehrsprognose bewertet. Derzeit ist das die Verkehrsprognose 2030.

31. Wird es in Anbetracht der angedachten bevorzugten Realisierung von für den Deutschland-Takt vorgesehenen Aus- und Neubaumaßnahmen (siehe S. 8 der Zwischenberichte der Arbeitsgruppen des Zukunftsbündnisses Schiene vom 9. April 2019) eine erneute Bewertung der Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans Schiene geben, so dass diese ggf. an die neuen Prämissen (höherer Marktanteil der Schiene) angepasst werden können?
 - a) Wenn ja, wie gedenkt die Bundesregierung bei dieser Bewertung die Priorisierung vorzunehmen?
 - b) Wenn nein, wie gedenkt die Bundesregierung die Priorisierung sonst umzusetzen?

- c) Erachtet die Bundesregierung das Merkmal „Deutschlandtakt-Tauglichkeit“ als Bewertungskriterien für weitere Infrastrukturmaßnahmen für sinnvoll?
32. Erachtet die Bundesregierung vor dem Hintergrund der angedachten bevorzugten Realisierung von für den Deutschland-Takt vorgesehenen Aus- und Neubaumaßnahmen eine grundsätzliche Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) für notwendig?
- a) Wenn ja, wann kann eine vorgezogene Neuaufstellung des BVWP erwartet werden, bzw. wann werden die Vorbereitungen dafür beginnen?
- b) Wenn nein, wie gedenkt die Bundesregierung derzeit noch im BVWP ausgewiesene Planfälle für die Schieneninfrastruktur zu behandeln, die keinen Nutzen für den Deutschland-Takt haben?

Die Fragen 31 und 32 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Da der Zielfahrplan zum Deutschland-Takt die Realisierung aller Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans Schiene voraussetzt, macht er keine erneute Bewertung dieser Vorhaben notwendig. Das Merkmal „Deutschlandtakt-Tauglichkeit“ erscheint vor diesem Hintergrund als Bewertungskriterium nicht sinnvoll. Die Priorisierung orientiert sich vielmehr an den Kriterien der Fahrzeitverkürzung und Engpassauflösung), die für die Umsetzung des Deutschland-Taktes essentiell sind.

Eine Neuaufstellung des BVWP plant die Bundesregierung derzeit nicht. Die Bedarfspläne werden gemäß den jeweiligen gesetzlichen Vorgaben regelmäßig auf Anpassungsbedarf an die Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung überprüft.

34. Wird die übergeordnete Stellung, die Infrastrukturmaßnahmen des Planfalls „Deutschland-Takt“ eingeräumt werden soll (siehe S. 8 der Zwischenberichte der Arbeitsgruppen des Zukunftsbündnisses Schiene vom 9. April 2019), auch dann zum Tragen kommen, wenn eine Einzelmaßnahme des Planfalls im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analyse nicht positiv bewertet wird?

Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit der Infrastrukturmaßnahmen im Kontext des Planfalls Deutschland-Takt ist haushaltsrechtlich erforderlich. Infrastrukturmaßnahmen, die ihre Investitionskosten nicht rechtfertigen, können nicht realisiert werden.

35. Gedenkt die Bundesregierung, den Planfall „Deutschland-Takt“ mit all seinen Einzelmaßnahmen als Gesamtpaket einer Nutzen-Kosten-Analyse zu unterziehen?

Es ist geplant, die im dritten und finalen Gutachterentwurf des Zielfahrplans abgeleitete über den Bedarfsplan hinausgehende Infrastruktur, soweit sie nicht überwiegend dem Schienenpersonennahverkehr dient, einer gesamthaften Bewertung zu unterziehen.

36. Wie weit reichen die Pläne der Bundesregierung, für zusätzlich erforderliche Infrastrukturmaßnahmen zum Deutschland-Takt „neue Formen der verkehrlichen Bewertung“ zu entwickeln (siehe S. 14 der Zwischenberichte der Arbeitsgruppen des Zukunftsbündnisses Schiene vom 9. April 2019)?
- Welche neuen Bewertungsformen wären aus Sicht der Bundesregierung denkbar?
 - Wann sind konkretere Absichtserklärungen dazu zu erwarten?

Derzeit wird davon ausgegangen, dass aus dem finalen Zielfahrplan abgeleitete Infrastruktur im Rahmen der bestehenden BVWP-Methodik bewertet werden kann.

37. Inwieweit ist das von der Bundesregierung im Koalitionsvertrag ausgewiesene Ziel, Fahrgastzahlen zu verdoppeln (siehe S. 77: www.bundesregierung.de/resource/blob/656734/847984/5b8bc23590d4cb2892b31c987ad672b7/2018-03-14-koalitionsvertrag-data.pdf?download=1), maßgebend bei der Definition der für den Deutschland-Takt erforderlichen infrastrukturellen Kapazitäten?

Die Verdopplung der Fahrgastzahlen ist eine zentrale Anforderung an den Zielfahrplan für den Deutschland-Takt und wird daher bei der Dimensionierung des Verkehrsangebots ebenso wie bei der Definition der erforderlichen infrastrukturellen Kapazitäten zugrunde gelegt.

38. Hat die Bundesregierung geprüft, welche zusätzliche Eisenbahninfrastruktur zwingend erforderlich ist, um das anvisierte Verdopplungsziel bei den Fahrgastzahlen zu erreichen?

Inwieweit zusätzliche Eisenbahninfrastruktur für die Verdopplung der Fahrgastzahlen notwendig ist, wird derzeit im Rahmen der verkehrlichen und wirtschaftlichen Bewertung der Angebotskonzeption und der fahrplanbasierten Ableitung des erforderlichen Netzausbaus geprüft.

39. Um wie viel Prozent muss nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der gefahrenen Züge im Durchschnitt erhöht werden (alternativ bitte die Spannweite von – bis angeben), um das Ziel der Bundesregierung, die Fahrgastzahlen zu verdoppeln, erfüllen zu können?
40. Von welchem Ressourcenbedarf (z. B. erforderliches Personal, zusätzliche Fahrzeuge) geht die Bundesregierung derzeit aus, um das Verdopplungsziel bei den Fahrgastzahlen erfüllen zu können?

Die Fragen 39 und 40 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Zielfahrplan für den Deutschland-Takt dient zur Ermittlung der erforderlichen Infrastruktur und tätigt bislang keine Aussagen zum betrieblichen Fahrplan und den dazu notwendigen personellen und fahrzeugseitigen Ressourcen.

41. Wie gedenkt die Bundesregierung die für das Verdopplungsziel notwendigen Ressourcen zu gewährleisten, und soll die Bereitstellung dieser Ressourcen Aufgabe der Verkehrsunternehmen sein oder gedenkt die Bundesregierung, gesonderte Finanzierungshilfen dafür einzusetzen?

Die Bereitstellung von Ressourcen (insbesondere Fahrzeuge und Personal) ist Aufgabe der jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Anlage zu Frage 15

Tabelle 1 zeigt die im zweiten Gutachterentwurf des Zielfahrplans unterstellten neuen Direktverbindungen, die aufgrund der Einführung neuer Linien resultieren.

Tabelle 1

Linie	Linienverlauf mit allen Halten (und den sich daraus ergebenden neuen Direktverbindungen)
FR7	Warnemünde–Rostock–Waren–Neustrelitz–Oranienburg–Berlin–BER–Doberlug–Elsterwerda–Dresden
FR1	Stettin–Angermünde–Eberswalde–Bernau–Berlin–BER–Lübben–Lübbenau–Cottbus
FR2	Binz–Bergen–Stralsund–Greifswald–Züssow–Anklam–Pasewalk–Prenzlau–Angermünde–Eberswalde–Bernau–Berlin–Dessau–Bitterfeld–Leipzig–Altenburg–Reichenbach–Plauen–Hof–Marktredwitz–Kirchenlaibach–Nürnberg
FR2	Prag–Pilsen–Cheb–Marktredwitz–Kirchenlaibach–Nürnberg
FR36 Teilabschnitt	(von Aachen) Hamm–Soest–Lippstadt–Paderborn–Altenbeken–Willebadessen–Warburg–Hofgeismar–Kassel–Melsungen–Bebra–Eisenach–Gotha–Erfurt–Weimar–Jena–Gera–Chemnitz–Freiberg–Dresden
FR3 Teilabschnitt	(von Berlin) Leipzig–Weißenfels–Naumburg–Jena–Saalfeld–Kronach–Lichtenfels–Bamberg–Erlangen–Nürnberg (nach Karlsruhe)
FR3 Teilabschnitt	(von Berlin) Leipzig–Geithain–Chemnitz
FR4.1	Dresden–Tharand–Freiberg–Flöha–Chemnitz–Hohenstein–Glauchau–Zwickau–Reichenbach–Plauen–Hof–Marktredwitz–Wiesau–Weiden–Schwandorf–Regensburg–Landshut–Freising–München
FR4.2	Dresden–Tharand–Freiberg–Flöha–Chemnitz–Hohenstein–Glauchau–Zwickau–Reichenbach–Plauen–Hof–Marktredwitz–Kirchenlaibach–Nürnberg
FR5.1	Prag–Pilsen–Domazlice–Cham–Schwandorf–Regensburg–Landshut–Freising–München
FR5.2	Prag–Pilsen–Domazlice–Cham–Schwandorf–Amberg–Nürnberg
FV2.1	Kopenhagen/Lübeck–Schwerin–Berlin
FR DK2	Hamburg–Neumünster–Rendsburg–Schleswig–Flensburg–(Dänemark)
FR34	Münster–Lünen–Dortmund–Witten–Letmathe–Altena–Werdohl–Plettenberg–Finnentrop–Grevenbrück–Altenhundem–Kreuztal–Siegen–Haiger–Dillenburg–Herborn–Wetzlar–Bad Nauheim–Frankfurt
FR BE1	Köln–Düren–Stolberg–Aachen–Verviers–Lüttich–Brüssel
FR NL1	(von Oberhausen) Düsseldorf–Neuss–Mönchengladbach–Viersen–Venlo–Eindhoven
FR10	Erfurt–Coburg–Bamberg–Strullendorf–Forchheim–Erlangen–Fürth–Nürnberg
FR8	Magdeburg–Brandenburg–Potsdam–Berlin

Tabelle 2 beschreibt die neuen Direktverbindungen, die sich im zweiten Gutachterentwurf des Zielfahrplans aufgrund neuer Durchbindungen verschiedener Linien ergeben.

Tabelle 2

Von	Nach
Berlin/Bitterfeld/Leipzig/Weißenfels/Naumburg/Jena/Saalfeld/Kronach/Lichtenfels/Bamberg/Erlangen/Nürnberg	Nürnberg/Ansbach/Crailsheim/Ellwangen/Aalen/Schwäbisch Gmünd/Schorndorf/Stuttgart/Vaihingen/Mühlacker/Pforzheim/Karlsruhe
Stralsund/Velgast/Ribnitz/Rostock/Bützow/Schwerin/Hamburg	Hamburg/Bremen/Osnabrück/Münster/Dortmund/Hagen/Wuppertal/Solingen/Köln
Hamburg/Büchen/Ludwigslust/Wittenberge/Berlin	Berlin/Lu. Wittenberg/Leipzig/Erfurt/Bamberg/Erlangen/Nürnberg/Ingolstadt/Treuchtlingen/Donauwörth/Augsburg/München
Karlsruhe/Bruchsal/Heidelberg/Weinheim/Bensheim/Darmstadt/Friedberg/Giessen/Marburg/Treysa/Wabern/Kassel	Kassel/Göttingen/Hildesheim/Braunschweig/Wolfsburg/Stendal/Berlin
Berlin/Hannover/Bielefeld/Hamm/Hagen/Wuppertal/Köln	Köln/Bonn/Remagen/Andernach/Koblenz/Bingen/Mainz/Frankfurt
Berlin/Hannover/Bielefeld/Hamm/Ruhrgebiet/Köln	Köln/Frankfurt Flughafen/Mannheim/Stuttgart/München
Berlin/Hannover/Bielefeld/Hamm/Ruhrgebiet/Köln	Köln/Flughafen Köln-Bonn/Montabaur/Limburg/Wiesbaden/Mainz/Mannheim/Heidelberg/Vaihingen/Stuttgart
Leipzig/Halle/Köthen/Magdeburg/Helmstedt/Braunschweig/Hannover/Minden/Bad Oeynhausen/Herford/Bielefeld/Gütersloh/Hamm/Ruhrgebiet/Köln	Köln/Bonn/Koblenz/Mainz/Mannheim/Karlsruhe
Kiel/Hamburg/Bremen/Osnabrück/Münster/Ruhrgebiet/Köln	Köln/Siegburg/Frankfurt/Aschaffenburg/Würzburg/Nürnberg/Ingolstadt/München
(von Stralsund) Hamburg/Bremen/Osnabrück/Münster/Hagen/Wuppertal/Solingen/Köln	Köln/Frankfurt Flughafen/Mannheim/Stuttgart/Ulm/Augsburg/München

Tabelle 3 zeigt die neuen Direktverbindungen, die sich im zweiten Gutachterentwurf des Zielfahrplans aufgrund neuer Linienführungen bzw. Linienverlängerungen ergeben.

Tabelle 3

Von	Nach
Bremerhaven und Osterholz	Bremen, Hannover, Göttingen, Kassel, Fulda, Würzburg, Nürnberg, Ingolstadt, München
Lüneburg/Uelzen/Celle	Fulda, Würzburg, Nürnberg, Ingolstadt, München
Bamberg, Haßfurt und Schweinfurt	Würzburg, Aschaffenburg, Hanau, Frankfurt, Mainz, Wiesbaden
Mainz	Kassel, Göttingen, Hildesheim, Braunschweig, Wolfsburg, Berlin
Luxembourg, Trier, Wittlich, Bullay, Cochem	Koblenz, Andernach, Remagen, Bonn, Köln, Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen, Gelsenkirchen, Wanne-Eickel, Recklinghausen, Münster, Rheine, Lingen, Meppen, Papenburg, Leer, Emden, Norden, Norddeich
Aachen, Herzogenrath, Geilenkirchen, Mönchengladbach, Viersen, Krefeld	Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Recklinghausen, Münster, Osnabrück, Bremen, Hamburg (weiter nach Sylt)
Gelsenkirchen, Recklinghausen	Osnabrück, Bremen, Hamburg
Halle, Erfurt	Darmstadt, Mannheim, Karlsruhe, Baden-Baden, Freiburg, Basel
Tübingen, Reutlingen, Metzingen, Nürtingen	Stuttgart, Mannheim, Frankfurt, Fulda, Erfurt, Halle, Berlin, (Hamburg)
Darmstadt	Mannheim, Offenburg, Freiburg/Basel Fulda, Erfurt, Halle, Berlin, (Hamburg) Strasbourg, Frankreich
Hamm	Frankfurt Flughafen, Mannheim, Karlsruhe, Offenburg, Freiburg, Basel
Singen, Tuttlingen, Rottweil, Horb, Böblingen	Schwäbisch Hall-Hessental, Crailsheim, Ansbach, Nürnberg

