

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Oliver Luksic, Daniela Kluckert, Bernd Reuther, Dr. Christian Jung, Renata Alt, Dr. Marco Buschmann, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Thomas Hacker, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Dr. Marcel Klinge, Dr. Lukas Köhler, Carina Konrad, Ulrich Lechte, Roman Müller-Böhm, Frank Müller-Rosentritt, Dr. Martin Neumann, Hagen Reinhold, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Gerald Ullrich, Sandra Weeser und der Fraktion der FDP

Auswirkungen des dritten Gutachterentwurfs zum Deutschlandtakt auf die Schienenverkehrsansbindung Südwestsachsens

Über Parteigrenzen hinweg besteht das Ziel, zukünftig mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, müssen sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr auf der Schiene nach Auffassung der Fragesteller in allen relevanten Bereichen eine attraktive Alternative zur Straße darstellen. Einen wirksamen Beitrag kann in diesem Zusammenhang ein eng vertakteter Fahrplan im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) leisten. Unter dem Begriff „Deutschlandtakt“ wird daher gegenwärtig unter Federführung und Koordination des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Einführung eines deutschlandweit abgestimmten Zielfahrplans vorbereitet (Quelle: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2018/080-scheuer-deutschlandtakt.html). Nach Schweizer Vorbild sollen bis zum Jahr 2030 unter anderem Nah- und Fernverkehrsstrecken aufeinander abgestimmt, Anschlüsse optimiert und Taktzeiten verdichtet werden. Nach dem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die 19. Wahlperiode soll die Umsetzung des Deutschlandtaktes außerdem durch die bevorzugte Realisierung der dafür vorgesehenen Aus- und Neubaumaßnahmen vorangetrieben werden.

Ausgangslage für den Deutschlandtakt war der in den Jahren 2016 und 2017 im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 entwickelte „Zielfahrplan 2030“. Dieser erste Zielfahrplan wurde daraufhin im Mai 2019 durch einen zweiten Gutachterentwurf zum Deutschlandtakt ergänzt und erweitert (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-aktuell/zukunftsbuendnis-schiene-2019.html>). Dieser zweite Entwurf enthielt erstmals den kompletten Zielfahrplan für das Jahr 2030 inklusive der geplanten Angebote im Fern-, Nah- und Güterverkehr. Im Juni 2020 hat das BMVI diesen zweiten Zielfahrplan abermals ergänzt und einen dritten Gutachterentwurf zum Zielfahrplan des Deutschlandtaktes vorgestellt (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/zukunftsbuendnis-schiene-uebersicht.html>).

Obwohl der Deutschlandtakt kein rechtlich verbindliches Bedienangebot für den Schienenverkehr festlegt, sind die darin dargelegten Vorstellungen für die zukünftige Ausgestaltung des Mobilitätsangebots auf der Schiene dennoch richtungweisend. Aus Sicht der Fragesteller ist es daher umso problematischer, dass im kürzlich erschienen dritten Gutachterentwurf zum Deutschlandtakt wesentliche Verschlechterungen für die Anbindung der Region Südwestsachsens gegenüber dem zweiten Entwurf enthalten sind. So entfällt unter anderem die direkte Fernverkehrsverbindung zwischen Plauen und Leipzig komplett und für zahlreiche weitere Verbindungen ist eine geringere Taktfrequenz vorgesehen. Gleichzeitig warten die Menschen in südwestsächsischen Städten wie Chemnitz, Plauen oder Zwickau nach Ansicht der Fragesteller schon seit Jahren auf eine bessere Anbindung an den Schienenverkehr.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hat sich die Anbindung Südwestsachsens im Deutschlandtakt nach Einschätzung der Bundesregierung im dritten Gutachterentwurf des Deutschlandtaktes im Vergleich zum zweiten Gutachterentwurf entwickelt?
2. Wie hat sich die Anzahl der in den Städten Chemnitz, Hohenstein-Ernstthal, Glauchau, Zwickau, Reichenbach, Hof und Plauen geplanten Verbindungen im SPFV im dritten Gutachterentwurf des Deutschlandtaktes im Vergleich zum zweiten Gutachterentwurf nach Kenntnis der Bundesregierung entwickelt (bitte nach Städten aufschlüsseln sowie geplante Verbindungen nach zweitem und drittem Gutachterentwurf jeweils einzeln angeben)?
3. Wie hat sich die Anzahl der in den Städten Chemnitz, Hohenstein-Ernstthal, Glauchau, Zwickau, Reichenbach, Hof und Plauen geplanten Verbindungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im dritten Gutachterentwurf des Deutschlandtaktes im Vergleich zum zweiten Gutachterentwurf nach Kenntnis der Bundesregierung entwickelt (bitte nach Städten aufschlüsseln sowie geplante Verbindungen nach zweitem und drittem Gutachterentwurf jeweils einzeln angeben)?
4. Hat die Bundesregierung Einschätzungen erarbeitet, welche Infrastrukturprojekte realisiert werden müssten, um eine bessere Anbindung Südwestsachsens im Rahmen des Deutschlandtaktes zu ermöglichen?
5. Wie hat sich die geplante Reisezeit vom Chemnitzer Hauptbahnhof in die Städte Berlin, München, Frankfurt/Main, Hamburg und Köln (jeweils zum Hauptbahnhof) im dritten Gutachterentwurf des Deutschlandtaktes im Vergleich zum zweiten Gutachterentwurf nach Kenntnis der Bundesregierung entwickelt (bitte nach Städten sowie nach zweitem und drittem Gutachterentwurf aufschlüsseln)?
6. Wie hat sich die geplante Reisezeit von Plauen in die Städte Berlin, München, Frankfurt/Main, Hamburg und Köln (jeweils zum Hauptbahnhof) im dritten Gutachterentwurf des Deutschlandtaktes im Vergleich zum zweiten Gutachterentwurf nach Kenntnis der Bundesregierung entwickelt (bitte nach Städten sowie nach zweitem und drittem Gutachterentwurf aufschlüsseln)?
7. Wie hat sich die geplante Reisezeit von Zwickau in die Städte Berlin, München, Frankfurt/Main, Hamburg und Köln (jeweils zum Hauptbahnhof) im dritten Gutachterentwurf des Deutschlandtaktes im Vergleich zum zweiten Gutachterentwurf nach Kenntnis der Bundesregierung entwickelt (bitte nach Städten sowie nach zweitem und drittem Gutachterentwurf aufschlüsseln)?

8. Wie hat sich die geplante Reisezeit von Hof in die Städte Berlin, München, Frankfurt/Main, Hamburg und Köln (jeweils zum Hauptbahnhof) im dritten Gutachterentwurf des Deutschlandtaktes im Vergleich zum zweiten Gutachterentwurf nach Kenntnis der Bundesregierung entwickelt (bitte nach Städten sowie nach zweitem und drittem Gutachterentwurf aufschlüsseln)?

Berlin, den 7. Oktober 2020

Christian Lindner und Fraktion

