

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Oliver Luksic, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/23392 –**

Auswirkungen des dritten Gutachterentwurfs zum Deutschlandtakt auf die Schienenverkehrsanbindung Südwestsachsens

Vorbemerkung der Fragesteller

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 Koordinierung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Einführung eines deutschlandweit abgestimmten Zielfahrplans vorbereitet (Quelle: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilung/en/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 problemati-

scher, 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.

1. Wie hat sich die Anbindung Südwestsachsens im Deutschlandtakt nach Einschätzung der Bundesregierung im dritten Gutachterentwurf des Deutschlandtaktes im Vergleich zum zweiten Gutachterentwurf entwickelt?

Das übergeordnete Ziel, mithilfe des Deutschlandtaktes die Personenzüge besser aufeinander abzustimmen und dadurch Umsteige- und Reisezeiten zu senken, konnte auch für die Region Südwestsachsen mit dem dritten und finalen Gutachterentwurf des Zielfahrplans umgesetzt werden.

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)?

Die Anzahl der in den jeweiligen Gutachterentwürfen hinterlegten Fernverkehrsverbindungen geht aus der Tabelle in Anlage 1 hervor.

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)?

Die Anzahl der in den jeweiligen Gutachterentwürfen hinterlegten Verbindungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf Basis der von den Ländern gemeldeten Angebote geht aus der Tabelle in Anlage 2 hervor.

4. Hat die Bundesregierung Einschätzungen erarbeitet, welche Infrastrukturprojekte realisiert werden müssten, um eine bessere Anbindung Südwestsachsens im Rahmen des Deutschlandtaktes zu ermöglichen?

Wichtige Infrastrukturprojekte zur Umsetzung der Ziele des Deutschlandtaktes in der Region Südwestsachsen sind insbesondere die bereits im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege enthaltenen Elektrifizierungen der Strecken Nürnberg – Marktredwitz bzw. Hof – Regensburg im Zuge der Ausbaustrecken (ABS) Nürnberg – Marktredwitz – Hof und ABS Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling.

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)?

Die nachfolgende Tabelle zeigt die jeweils schnellsten Verbindungen von Chemnitz zu den angegebenen Zielen aufgeschlüsselt nach den jeweiligen Gutachterentwürfen.

Von	nach	2. Gutachterentwurf		3. Gutachterentwurf	
		Reisezeit [min]	Umstieg in	Reisezeit [min]	Umstieg in
Chemnitz	Berlin	141	–	149	Leipzig
	München	236	Leipzig, Erfurt	236	Leipzig, Erfurt
	Frankfurt (Main)	223	–	223	Leipzig
	Hamburg	257	Berlin	266	Leipzig
	Köln	317	Leipzig / Frankfurt	316	Leipzig / Frankfurt

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)?

Die nachfolgende Tabelle zeigt die jeweils schnellsten Verbindungen von Plauen zu den angegebenen Zielen aufgeschlüsselt nach den jeweiligen Gutachterentwürfen.

Von	nach	2. Gutachterentwurf		3. Gutachterentwurf	
		Reisezeit [min]	Umstieg in	Reisezeit [min]	Umstieg in
Plauen	Berlin	203	Leipzig	203	Leipzig
	München	216	–	216	Nürnberg
	Frankfurt (Main)	262	Nürnberg	259	Nürnberg
	Hamburg	322	Leipzig	320	Leipzig
	Köln	361	Nürnberg, Frankfurt Flughafen	348	Nürnberg, Köln Messe/Deutz

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)?

Die nachfolgende Tabelle zeigt die jeweils schnellsten Verbindungen von Zwickau zu den angegebenen Zielen aufgeschlüsselt nach den jeweiligen Gutachterentwürfen.

Von	nach	2. Gutachterentwurf		3. Gutachterentwurf	
		Reisezeit [min]	Umstieg in	Reisezeit [min]	Umstieg in
Zwickau	Berlin	172	Leipzig	172	Leipzig
	München	249	Marktredwitz, Nürnberg	249	Nürnberg
	Frankfurt (Main)	246	Leipzig	246	Leipzig
	Hamburg	291	Leipzig	289	Leipzig
	Köln	330	Leipzig, Frankfurt Flughafen	329	Leipzig, Frankfurt Flughafen

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)?

Die nachfolgende Tabelle zeigt die jeweils schnellsten Verbindungen von Hof zu den angegebenen Zielen aufgeschlüsselt nach den jeweiligen Gutachterentwürfen.

Von	nach	2. Gutachterentwurf		3. Gutachterentwurf	
		Reisezeit [min]	Umstieg in	Reisezeit [min]	Umstieg in
Hof	Berlin	245	Leipzig	239	Leipzig
	München	188	Nürnberg	183	Nürnberg
	Frankfurt (Main)	229	Nürnberg	226	Nürnberg
	Hamburg	362	Leipzig, Berlin	357	Leipzig, Berlin
	Köln	314	Nürnberg, Köln Messe/Deutz	315	Nürnberg, Köln Messe/Deutz

Anlage 1:

Nach Städten aufgeschlüsselte Anzahl der Verbindungen im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) im Vergleich von zweitem und drittem Gutachterentwurf. Ein stündlicher Takt entspricht dabei in Abhängigkeit der Bedienzeit 16 bis 18 Zugpaaren, ein zweistündlicher Takt 8 bis 9 Zugpaaren pro Tag.

Stadt	2. Gutachterentwurf		3. Gutachterentwurf	
	SPFV-Verbindung	Takt	SPFV-Verbindung	Takt
Chemnitz	Chemnitz – Leipzig – Berlin Gesundbrunnen	zweistündlich	Chemnitz – Leipzig – Halle – Hannover – Bremen – Norddeich Mole	zweistündlich
	Dresden – Chemnitz – Erfurt – Kassel-Wilhelmshöhe – Hamm (Westf) – Düsseldorf – Köln – Aachen	zweistündlich	Chemnitz – Erfurt – Kassel-Wilhelmshöhe – Hamm (Westf) – Düs- seldorf – Köln – Aachen	zweistündlich
	Dresden – Chemnitz – Markt- redwitz – Nürnberg / Regens- burg – München	stündlich	Dresden – Chemnitz – Marktrechwitz – Regens- burg – München	zweistündlich ¹
Hohenstein- Ernstthal	Dresden – Chemnitz – Markt- redwitz – Nürnberg / Regensburg – München	stündlich	Dresden – Chemnitz – Marktrechwitz – Regens- burg – München	zweistündlich ¹
Glauchau	Dresden – Chemnitz – Markt- redwitz – Nürnberg / Regensburg – München	stündlich	Dresden – Chemnitz – Marktrechwitz – Regens- burg – München	zweistündlich ¹
Zwickau	Dresden – Chemnitz – Markt- redwitz – Nürnberg / Regensburg – München	stündlich	Dresden – Chemnitz – Marktrechwitz – Regens- burg – München	zweistündlich ¹
Reichenbach	Dresden – Chemnitz – Markt- redwitz – Nürnberg / Regensburg – München	stündlich	Dresden – Chemnitz – Marktrechwitz – Regens- burg – München	zweistündlich ¹
Hof	Dresden – Chemnitz – Markt- redwitz – Nürnberg / Regensburg – München	stündlich	Dresden – Chemnitz – Marktrechwitz – Regens- burg – München	zweistündlich ¹
	Nürnberg – Leipzig – Dessau – Berlin – Ostseebad Binz	zweistündlich	Aufgrund ungenügender Auslastung im Ergebnis der Grobbewertung entfallen. ²	–
Plauen	Dresden – Chemnitz – Markt- redwitz – Nürnberg / Regensburg – München	stündlich	Dresden – Chemnitz – Marktrechwitz – Regens- burg – München	zweistündlich ¹
	Nürnberg – Leipzig – Dessau – Berlin – Ostseebad Binz	zweistündlich	Aufgrund ungenügender Auslastung im Ergebnis der Grobbewertung entfallen. ²	–

¹) Abschnittsweise durch zusätzlichen Nahverkehr kompensiert.

²) In Bezug auf den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) waren die mit der Erstellung des Zielfahrplans Deutschlandtakt beauftragten Gutachter gehalten, sich an den mit der Bahnreform verankerten Grundsatz zu halten, wonach der SPFV eigenwirtschaftlich zu erbringen ist. Entsprechend wurde im Vorfeld des dritten und endgültigen Gutachterentwurfs geprüft, ob den im zweiten Entwurf unterstellten Fernverkehrsangeboten eine prognostizierte Nachfrage gegenübersteht, die eine realistische Chance auf einen eigenwirtschaftlichen Betrieb der Linie eröffnet. Es wurde versucht, ungenügend ausgelastete Angebote – in ggf. reduzierter Form – im Zielfahrplan zu belassen, solange diese auf der unterstellten Infrastruktur ohne Nachteile für den Schienenpersonennahverkehr bzw. Schienengüterverkehr fahrbar sind. Bei einigen im zweiten Gutachterentwurf unterstellten Angeboten ist dies leider nicht gelungen. Sie hätten zusätzliche teure und für nicht ausgelastete Angebote wirtschaftlich nicht zu rechtfertigende Infrastrukturausbauten notwendig gemacht. Dies betrifft u. a. die Verbindung von Nürnberg über Hof nach Leipzig.

Anlage 2:

Nach Städten aufgeschlüsselte Anzahl der Verbindungen im Schienenpersonen-nahverkehr (SPNV) auf Basis der von den Ländern gemeldeten Angeboten im Vergleich von zweitem und drittem Gutachterentwurf. Ein stündlicher Takt entspricht dabei in Abhängigkeit der Bedienzeit 16 bis 18 Zugpaaren, ein zwei-stündlicher Takt 8 bis 9 Zugpaaren pro Tag.

Stadt	2. Gutachterentwurf		3. Gutachterentwurf	
	<i>vom Land gemeldete SPNV-Verbindung</i>	<i>Takt</i>	<i>vom Land gemeldete SPNV-Verbindung</i>	<i>Takt</i>
Chemnitz	Chemnitz – Leipzig	stündlich	Chemnitz – Leipzig	stündlich
	Chemnitz – Riesa – Elsterwerda	stündlich	Chemnitz – Riesa – Elsterwerda-Biehla1	stündlich
	Dresden – Zwickau	stündlich	Dresden – Zwickau	stündlich
	Chemnitz – Zwickau	stündlich	Chemnitz – Zwickau	stündlich
	Chemnitz – Gößnitz – Erfurt – Göttingen	zweistündlich	Chemnitz – Gößnitz – Erfurt – Göttingen	zweistündlich
	–	–	Dresden – Chemnitz – Marktredwitz – Nürnberg	zweistündlich
	Burgstädt – Glauchau ¹	stündlich	Burgstädt – Chemnitz-Harthau ¹	stündlich
	Mittweida – Stollberg ¹	stündlich	Mittweida – Stollberg – Glauchau ¹	stündlich
	Hainichen – Chemnitz	stündlich	Hainichen – Chemnitz	stündlich
	Obernhau-Grünthal – Aue ¹	stündlich	Obernhau-Grünthal – Thalheim ¹	stündlich
Cranzahl – Thalheim ¹	stündlich	Cranzahl – Aue ¹	stündlich	
Hohenstein-Ernstthal	Dresden – Zwickau	stündlich	Dresden – Zwickau	stündlich
	Chemnitz – Zwickau	stündlich	Chemnitz – Zwickau	stündlich
	Chemnitz – Gößnitz – Erfurt – Göttingen	zweistündlich	Chemnitz – Gößnitz – Erfurt – Göttingen	zweistündlich
	–	–	Dresden – Chemnitz – Marktredwitz – Nürnberg	zweistündlich
Glauchau	Dresden – Zwickau	stündlich	Dresden – Zwickau	stündlich
	Chemnitz – Zwickau	stündlich	Chemnitz – Zwickau	stündlich
	Chemnitz – Gößnitz – Erfurt – Göttingen	zweistündlich	Chemnitz – Gößnitz – Erfurt – Göttingen	zweistündlich
	Glauchau – Gößnitz	zweistündlich	Glauchau – Gößnitz	zweistündlich
	–	–	Dresden – Chemnitz – Marktredwitz – Nürnberg	zweistündlich
	Burgstädt – Glauchau ¹	stündlich	–	–
–	–	Mittweida – Stollberg – Glauchau ¹	stündlich	

Stadt	2. Gutachterentwurf		3. Gutachterentwurf	
	vom Land gemeldete SPNV-Verbindung	Takt	vom Land gemeldete SPNV-Verbindung	Takt
Zwickau	Dresden – Zwickau	stündlich	Dresden – Zwickau	stündlich
	Chemnitz – Zwickau	stündlich	Chemnitz – Zwickau	stündlich
	Zwickau – Aue – Karlsbad	stündlich	Zwickau – Aue – Karlsbad	stündlich
	–	–	Dresden – Chemnitz – Marktredwitz – Nürnberg	zweistündlich
	Zwickau – Plauen	stündlich	–	–
	Zwickau – Graslitz	stündlich	Zwickau – Graslitz	stündlich
	Zwickau – Gößnitz – Erfurt – Göttingen	zweistündlich	Zwickau – Gößnitz – Erfurt – Göttingen	zweistündlich
	–	–	Zwickau – Werdau	zweistündlich
	Zwickau – Leipzig – Lutherstadt Eisleben	zweistündlich	Zwickau – Leipzig – Lutherstadt Eisleben	zweistündlich
Zwickau – Leipzig – Halle	stündlich	Zwickau – Leipzig – Halle	stündlich	
Reichenbach	Zwickau – Plauen	stündlich	–	–
	–	–	Dresden – Chemnitz – Marktredwitz – Nürnberg	zweistündlich
	Hof – Plauen – Werdau – Leipzig – Halle	zweistündlich	Hof – Plauen – Werdau – Leipzig – Halle	stündlich
Plauen	Zwickau – Plauen	stündlich	–	–
	–	–	Dresden – Chemnitz – Marktredwitz – Nürnberg	zweistündlich
	Mehltheuer – Plauen	zweistündlich	Mehltheuer – Plauen	zweistündlich
	Plauen – Falkenstein	stündlich	Plauen – Falkenstein	stündlich
	Plauen – Adorf – Cheb	stündlich	Plauen – Adorf – Cheb	stündlich
	Hof – Plauen – Werdau – Leipzig – Halle	zweistündlich	Hof – Plauen – Werdau – Leipzig – Halle	zweistündlich
Hof	Hof – Marktredwitz	stündlich	Hof – Marktredwitz	stündlich
	Leipzig – Hof – Selb/ Cheb ¹	stündlich	Leipzig – Hof ¹	stündlich
	–	–	Hof – Selb/Cheb ¹	stündlich
	Hof – Münchberg	stündlich	Hof – Münchberg	stündlich
	Hof – Bayreuth – Nürn- berg	zweistündlich	Hof – Bayreuth – Nürnberg	zweistündlich
	Hof – Marktredwitz – Nürnberg	zweistündlich	Hof – Marktredwitz – Nürnberg	zweistündlich
	Hof – Bamberg	stündlich	Hof – Bamberg	stündlich
	Hof – Bad Steben	stündlich	Hof – Bad Steben	stündlich
	Hof – Saalfeld – Leipzig	zweistündlich	–	–
	Hof – Schwandorf	zweistündlich	Hof – Schwandorf	zweistündlich
	–	–	Dresden – Chemnitz – Marktredwitz – Nürnberg	zweistündlich
Hof – Plauen – Werdau – Leipzig – Halle	zweistündlich	Hof – Plauen – Werdau – Leipzig – Halle	zweistündlich	

¹⁾ Änderung des Linienverlaufs im dritten gegenüber dem zweiten Gutachterentwurf

