

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Umsetzung des dritten Gutachterentwurfs des Deutschlandtaktes

Mit der Vorlage des dritten Gutachterentwurfs sieht sich die Bundesregierung ausreichend vorbereitet für den Deutschlandtakt. Dabei wird die aus Sicht der Fragesteller notwendige Neuordnung des Schienenpersonenfernverkehrs bis jetzt nicht aufgegriffen. So besteht die Gefahr, dass die mit dem Deutschlandtakt verbundenen Angebotsausweitungen nicht umgesetzt werden können. Die Bundesregierung ist sich dieses Missstands offen bewusst, äußert jedoch keine Absichten, diesen auch zu beheben (vgl. Äußerung in der VMK Oktober 2020, https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/20-10-14-15-vmk/20-10-14-15-bericht-bmvi-5-1.pdf?__blob=publicationFile&v=2; S. 2). Der Deutschlandtakt wird von der Bundesregierung nunmehr lediglich als Orientierungsrahmen für den Zuschnitt von Aus- und Neubauvorhaben verstanden. Konkrete Angebotsverbesserungen oder die (Wieder-)Anbindung von Großstädten oder ganzer Regionen an den Fernverkehr auf der Schiene sind demnach nicht mehr auf der verkehrspolitischen Agenda der Bundesregierung.

Zudem gibt es bereits bei den ersten Schritten zum Deutschlandtakt eine unvollständige Umsetzung. Ein Merkmal eines integralen Taktfahrplans, wie der Deutschlandtakt einer werden soll, sind gleichmäßige Abfahrten an den Knotenpunkten (vgl. https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/flyer-deutschland-takt.pdf?__blob=publicationFile). So weist der von der Bundesregierung angekündigte durchgängige Halbstundentakt (vgl. https://www.weser-kurier.de/deutschland-welt/deutschland-welt-wirtschaft_artikel,-scheuer-alle-30-minuten-zuege-zwischen-berlin-und-hamburg-_arid,1920743.html) zwischen Berlin und Hamburg ab Dezember 2020 über den Tag verteilte Taktlücken in beide Richtungen auf (Quelle: DB Navigator; Berlin – Hamburg, drei Taktlücken; Hamburg – Berlin, vier Taktlücken sowie häufige Verschiebung des „Halbstundentaktes“ zu einem 20/40-Minutentakt). Wobei selbst dieser „Halbstundentakt“ mit Taktlücken bereits Mitte des Jahres 2021 aufgrund von Sperrungen zwischen Berlin und Hamburg wieder eingeschränkt wird (<https://www.berliner-zeitung.de/mensch-metropole/ice-berlin-hamburg-bahnstrecke-wird-2021-gesperrt-li.49450>).

Außerdem wurden im dritten Gutachterentwurf Linien gekürzt (z. B. FR-Linie zwischen Chemnitz und Dresden) oder es sind Linien, die im ersten und zweiten Gutachterentwurf noch enthalten waren, ganz entfallen. Dies wurde unter anderem mit der fehlenden Eigenwirtschaftlichkeit der Linien begründet (https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/1OYHAzldFjUuHycUOOM9I/e0382caa4f55a0f8b01a54ae891d47ce/Pra__sentation_Akteurskonferenz_vom_15_Juli_2020.pdf). Anstatt diese Problematik z. B. über eine Absenkung der Trassenpreise anzugehen, wurden die Linien einfach gekürzt. Bei einigen Linien (z. B.

in der Relation Hof – Dresden oder der Mitte-Deutschland-Verbindung) hat die Bundesregierung die Verantwortung einfach an die Länder abgegeben.

Hinweis: In der Kleinen Anfrage wird öfter auf die Präsentation der Akteurskonferenz eingegangen (https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/1OYHAzIdfFjUuHycUOOM91/e0382caa4f55a0f8b01a54ae891d47ce/Pra__sentation_Akteurskonferenz_vom_15.07.2020.pdf). Zur besseren Lesbarkeit wird die Quellenangabe mit AKF abgekürzt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Linien wurden im dritten Gutachterentwurf im Vergleich zum zweiten Gutachterentwurf verkürzt, verlängert, neu hinzugefügt oder gestrichen (bitte jeweils mindestens Linie, Relation, Abschnitt, der sich geändert hat, Art und Grund der Änderung angeben)?
2. Welche Linien wurden im zweiten Gutachterentwurf im Vergleich zum ersten Gutachterentwurf verkürzt, verlängert, neu hinzugefügt oder gestrichen (bitte jeweils mindestens Linie, Relation, Abschnitt, der sich geändert hat, Art und Grund der Änderung angeben)?
3. Welche Linien wurden im dritten Gutachterentwurf im Vergleich zum ersten Gutachterentwurf verkürzt, verlängert, neu hinzugefügt oder gestrichen (bitte jeweils mindestens Linie, Relation, Abschnitt, der sich geändert hat, Art und Grund der Änderung angeben)?
4. Liegt der Bundesregierung eine Untersuchung vor, in der der Deutschlandtakt auf die von der Regierung geplante Verdoppelung der Fahrgastzahlen untersucht wurde (bitte auch angeben, auf welchem Gutachterentwurf dies basiert)?
 - a) Wenn ja, können die zusätzlichen Fahrgäste auf allen Strecken aufgenommen werden?
 - b) Wenn ja, ist es das Ziel, auf allen Strecken die Fahrgastzahlen zu verdoppeln?
 - c) Wenn ja, gibt es Strecken, auf denen das Ziel nicht erfüllt werden soll (bitte Strecken jeweils angeben)?
 - d) Wenn ja, gibt es Strecken, auf denen das Ziel nicht erfüllt werden kann (bitte Strecken jeweils angeben)?
 - e) Wenn ja, gibt es Strecken, auf denen das Ziel mehr als erfüllt wird, also von mehr als einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen ausgegangen wird (bitte Strecken jeweils angeben)?
5. Welche Fahrgastprognose ist für die in der Präsentation der Akteurskonferenz aufgeführten Strecken mit zu geringen Fahrgastzahlen hinterlegt?
6. Hat die Bundesregierung die Fahrgastprognose für den dritten Gutachterentwurf auf Basis der Verkehrsprognose des BVWP 2030 erstellt?
7. Wenn ja, wie wird das Ziel der Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 in der Fahrgastprognose abgebildet?
8. Hält die Bundesregierung eine Fahrgastprognose für erforderlich, die das Ziel der Verdoppelung der Fahrgastzahlen als Prämisse unterstellt und linienscharf auf das Fernverkehrsnetz umlegt?

Wenn nein, warum nicht?
9. Bis wann plant die Bundesregierung eine Fahrgastprognose für die Fernverkehrslinien des Deutschlandtaktes, bei der das politische Ziel der Verdoppelung der Fahrgastzahlen als Prämisse einfließt?

10. Welche zusätzlichen Investitionen in rollendes Material und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur wären notwendig, wenn die Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 erreicht werden soll, und welche Abschätzungen und Untersuchungen hat die Bundesregierung zur Ermittlung dieses Investitionsbedarfs bisher beauftragt?
11. Liegen der Bundesregierungen Untersuchungen hinsichtlich der Wirkungen des Deutschlandtaktes auf den Klimawandel vor?
Ist beim Deutschlandtakt das Ziel der Emissionsreduzierung berücksichtigt worden oder ist sie Bestandteil der Planungen?
12. Welche Großstädte werden gemäß dem ersten Gutachterentwurf für den Deutschlandtakt nicht durch den Fernverkehr angebunden?
Welche Großstädte haben gemäß diesem Gutachterentwurf nur eine zwei-stündige Anbindung an den Fernverkehr?
13. Welche Großstädte werden gemäß dem zweiten Gutachterentwurf für den Deutschlandtakt nicht durch den Fernverkehr angebunden?
Welche Großstädte haben gemäß diesem Gutachterentwurf nur eine zwei-stündige Anbindung an den Fernverkehr?
14. Welche Großstädte werden gemäß dem dritten Gutachterentwurf für den Deutschlandtakt nicht durch den Fernverkehr angebunden?
Welche Großstädte haben gemäß diesem Gutachterentwurf nur eine zwei-stündige Anbindung an den Fernverkehr?
15. Wie lang ist die kürzeste Fahrzeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus den genannten Großstädten (bezogen auf den dritten Gutachterentwurf) zum nächsten Bahnhof, der regelmäßig (mindestens alle zwei Stunden) mit einem Fernverkehrszug angebunden ist (bitte für jede Großstadt angeben, ausgehend vom Hauptbahnhof der jeweiligen Stadt)?
16. Wie begründet die Bundesregierung die fehlende Anbindung von Großstädten durch den Fernverkehr im Deutschlandtakt?
Ist es ein Ziel der Bundesregierung, alle Großstädte an den Fernverkehr anzuschließen?
17. Könnte durch ein Vergabesystem (vgl. Gutachten KCW zum Deutschlandtakt, https://www.gruene-bundestag.de/fileadmin/media/gruenebundestag_de/themen_az/mobilitaet/pdf/Studie_Deutschlandtakt.pdf, Variante 3 – Konzessionsmodell) sichergestellt werden, dass mehr der in den vorherigen Fragen aufgelisteten Großstädte an den Fernverkehr angeschlossen werden?
18. Welche Großstädte, Verdichtungsräume und Raumordnungsregionen weisen nach Auffassung der Bundesregierung Erreichbarkeitsdefizite im Schienenpersonenfernverkehr auf?
19. Welche Gutachten und Expertisen zur Analyse und Bewertung der regionalen Erschließungsqualität im Schienenpersonenfernverkehr hat die Bundesregierung für die Erstellung der jeweiligen Gutachterentwürfe extern beauftragt, um die Erreichbarkeitsdefizite im Schienenpersonenfernverkehr zu ermitteln, welchen Erkenntnisgewinn brachten die Gutachten, und an welcher Stelle sind die Ergebnisse dokumentiert und einsehbar?
20. Hat die Bundesregierung zur Ermittlung der Erreichbarkeitsdefizite im Schienenpersonenfernverkehr Expertise des Bundesamts für Bauwesen und Raumordnung (BBR) eingeholt?

Wenn ja, welcher Austausch hat in diesem Zusammenhang mit dem BBR konkret stattgefunden?

Wenn nein, warum nicht?

21. Welche Gutachten und Expertisen hat die Bundesregierung zur Analyse und Bewertung der regionalen Erschließungsqualität im Schienenpersonenfernverkehr beim BBR beauftragt bzw. im Zuge der Amtshilfe angefordert?
22. Hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in der Fragestellung der Ermittlung der Erreichbarkeitsdefizite im Schienenpersonenfernverkehr als ersuchende Behörde Amtshilfe beim Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) bzw. BBR als nachgeordneter Behörde angefordert?

Wenn ja, wie sah die Amtshilfe konkret aus?

Wenn nein, warum nicht?

23. Wie erklärt sich die Bundesregierung die Taktlücken auf der Strecke zwischen Hamburg und Berlin trotz anders lautender Versprechungen eines „Halbstundentaktes von frühmorgens bis spätabends“ (vgl. dazu die Grafik auf https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Hamburg-Berlin-im-Halbstundentakt-5668352; bitte explizit auf folgende Taktlücken eingehen: DB Navigator: Berlin–Hamburg, Dienstag, 15. Dezember 2020: Taktlücken zwischen 10:38 und 12:38 sowie 13:38 und 14:38 Uhr; Hamburg–Berlin, Dienstag, 15. Dezember 2020: Taktlücken zwischen 10:35 und 12:34, 15:36 und 16:34, 17:35 und 18:35 Uhr)?
24. Wie erklärt sich die Bundesregierung die Taktverschiebungen zwischen Berlin und Hamburg, da doch ein Merkmal des integralen Taktfahrplans gleichmäßige Abfahrten an Knotenpunkten sein sollen, s. Vorbemerkung der Fragesteller (Quelle: DB Navigator; Hamburg–Berlin, Dienstag, 15. Dezember 2020: Verschiebung des „Halbstundentaktes“ zu einem 20/40-Minutentakt zwischen 8:34 und 9:36, 12:34 und 13:36, 14:35 und 15:36, 16:34 und 17:35, 18:35 und 19:36 Uhr)?
 - a) Warum weichen die Abfahrtszeiten zudem von den Plänen des dritten Gutachterentwurfs ab (dort Abfahrtszeiten :28 und :59)?
 - b) Sind Kapazitätsengpässe die Ursache für Verschiebungen der Züge?
 - c) Sind diese Kapazitätsengpässe Hinweis auf notwendige Ausbauten der Strecke zwischen Berlin und Hamburg?

Wenn ja, welche Ausbauten sind geplant (bitte aktuelle HOAI-Phase der Ausbauten angeben)?

25. Welche Gründe gibt es, dass im Fahrplan 2021 für einen vollständigen Zweistundentakt die Zugverbindung mit Abfahrt in München um 10:55 Uhr (Quelle: DB Navigator) fehlt?

Welche Gründe gibt es, dass diese Verbindung nicht angebunden wird?

Ist zu befürchten, dass auch bei fortschreitender Umsetzung des Deutschlandtaktes weiterhin solche Taktlücken entstehen oder bestehen bleiben?

26. Welche Auswirkung hat das geänderte Fahrzeugkonzept auf die Fahrzeit zwischen folgenden Relationen (bitte zusätzlich mit Fahrzeiten im zweiten Gutachterentwurf und heutiger Fahrzeit vergleichen; im dritten Gutachterentwurf ist zwischen Stuttgart und Nürnberg keine Neigetechnik mehr vorgesehen):

- a) Stuttgart–Nürnberg,
 - b) Schwäbisch Hall–Nürnberg,
 - c) Stuttgart–Berlin via Nürnberg,
 - d) Waiblingen–Berlin,
 - e) Schwäbisch Hall–Berlin,
 - f) Schwäbisch Gmünd–Berlin?
27. Warum wurde das Fernverkehrsangebot zwischen Chemnitz und Dresden reduziert, obwohl andere Fernverkehrsstrecken mit vergleichbarer Auslastung nicht reduziert wurden (vgl. Folie 21 AKF: Auslastung zwischen Chemnitz und Dresden im Schienenpersonenfernverkehr liegt zwischen 28 Prozent und 39 Prozent)?
28. Wie sollen die hier aufgeführten Strecken ohne ein modifiziertes Fernverkehrsmodell bedient werden?
- Wurde bei der Entwicklung des dritten Gutachterentwurfs von einem der Akteure im Fernverkehrsmarkt die Absicht geäußert, diese Strecke zu bedienen?
- Wenn ja, welcher Akteur?
- Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass die untenstehenden Strecken mit dem bisherigen Marktmodell im SPFV nicht bedient werden können (mangelnde Eigenwirtschaftlichkeit kann durch Auflistung in Tabelle auf Seite 22 AKF abgeleitet werden)?
- Welcher ist bei diesen Linien jeweils der nachfrageschwächste und der nachfragestärkste Abschnitt:
- a) FR 42 Nürnberg–Hof–Dresden,
 - b) FR 03.2 Berlin–Leipzig–Chemnitz,
 - c) FR 02.2 Nürnberg–Marktredwitz–Prag,
 - d) FFV 17.3 Wiesbaden–Würzburg–Bamberg,
 - e) FR 41 München–Hof–Dresden,
 - f) FR 02.1 Nürnberg–Marktredwitz–Binz,
 - g) FR 03.1 Berlin–Leipzig–Jena–Aalen–Karlsruhe,
 - h) FV 28 Berlin–Warschau?
29. Kann die Bundesregierung die Aussage von Folie 24 der Akteurskonferenz bestätigen, dass die DB Fernverkehr ab 2023 die Strecke Leipzig–Jena–Bamberg eigenwirtschaftlich betreibt?
- Wie bewertet die Bundesregierung den Hinweis der Gutachter auf Seite 24 der Akteurskonferenz, dass die Nachfrage für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr nicht ausreicht?
- Mit welchen Instrumenten und Veränderungen am SPFV-Marktmodell kann hier ein Fernverkehrsangebot gewährleistet werden?
30. Welches EVU plant die Strecke Uelzen–Lüneburg zu fahren?
- Warum werden in der gesamten Akteurskonferenz zum Teil konkrete Anbieter genannt, an anderen Stellen dagegen nicht (z. B. auf Seite 24 AKF wird Anbieter genannt)?

31. Warum plant die Bundesregierung weiterhin ein Kombimodell mit der Tarifanerkennung von Regionalverkehrstickets im Fernverkehr bei gleichzeitigen Ausgleichszahlungen, obwohl diese Praxis gegen das Vergaberecht verstößt (beispielsweise vorgeschlagen für Gera–Chemnitz, S. 24 AKF; Verstoß gegen Vergaberecht: <https://www.abellio.de/de/deutschland/unternehmen-news/media-center/presse/abellio-begruesst-entscheidung-der-vergabekammer>)?

Plant die Bundesregierung, solche Kombimodelle gesetzlich zu legitimieren?

32. Was konnte am Konzept der „Windmühle“ in Hannover nicht umgesetzt werden (vgl. dazu die Aussage auf Seite 60 AKF „Konzept der Windmühle in Hannover überwiegend umgesetzt“)?
33. In welchen Bahnhöfen sind im Deutschlandtakt Doppelbelegungen vorgesehen (bitte mindestens Bahnhof, Anzahl der Doppelbelegungen insgesamt pro Tag und für die Spitzenstunde angeben)?
34. Warum ist auf der Relation Berlin–Dresden kein Halbstundentakt vorgesehen (nach Folie 84 AKF nur drei Züge in zwei Stunden geplant), so wie es für die Hauptverkehrsachsen (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/ArtikeI/E/zukunftsbuendnis-schiene-uebersicht.html>) vorgesehen ist?
35. Wurden Fernverkehrslinien auf der Relation Dresden – Hof durch Abstufung in die Verantwortung der Länder erhalten (vgl. dazu zweiten und dritten Gutachterentwurf des Deutschlandtaktes)?

Wenn ja, spricht ein solches Vorgehen nicht für einen Gewährleistungsauftrag des Bundes, der über die Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur hinausreicht und auch das Angebot umfasst?

Wenn nein, warum nicht?

36. Warum ist zwischen Passau und Nürnberg – trotz der Aussage, dass kein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) diese Strecke bedienen will (vgl. S. 171 AKF) – an der Planung der Neigetechnikstrecke festgehalten worden?

Wie soll diese Strecke betrieben werden?

Wie bewertet die Bundesregierung das Festhalten an der Neigetechnikstrecke?

Bedarf es für die Umsetzung der vom Land Bayern geforderten (vgl. S. 171 AKF) Neigetechnikstrecke neuer Züge?

Plant die Bundesregierung in ihrer koordinierenden Funktion (vgl. S. 4 AKF) für den Deutschlandtakt eine konkrete Umsetzung?

Wenn ja, wie soll eine Umsetzung trotz fehlendem EVU erfolgen?

37. Ist bei der geplanten Abstellung von Zügen in Tübingen oder Nürtingen eine Erhöhung der Stationsgebühren aufgrund der steigenden Nachfrage in diesen Regionen zu erwarten?
38. Was sind nach dem Fahrplan 2021 die nächsten Schritte zur Einführung des Deutschlandtaktes bis 2030 für den Fernverkehr (bitte jede Änderung angeben und jeweils aufführen, welche Infrastruktur dafür benötigt wird)?
39. Was sind nach dem Fahrplan 2021 die nächsten Schritte zur Einführung des Deutschlandtaktes bis 2030 für den Nahverkehr (bitte jede Änderung angeben und jeweils aufführen, welche Infrastruktur dafür benötigt wird)?

40. Gibt es beim Güterverkehr Neuerungen im Fahrplanjahr 2021, die durch Planungen im Deutschlandtakt verursacht werden (bitte jede Änderung angeben und jeweils aufführen, welche Infrastruktur dafür benötigt wird)?
41. Was sind nach dem Fahrplan 2021 die nächsten Schritte zur Einführung des Deutschlandtaktes bis 2030 für den Güterverkehr (bitte jede Maßnahme angeben und aufführen, welche Infrastruktur dafür benötigt wird)?
42. Gibt es im Deutschlandtakt Pläne für Verstärkerzüge im Fernverkehr?
Welche Linien sollen Verstärkerzüge erhalten, die nur zu bestimmten Tageszeiten fahren (bitte die Fahrten angeben und jeweils, auf welchen Abschnitten sie verkehren)?
43. Was sind die Ergebnisse der Arbeitsgruppe „Deutschlandtakt einführen“ (<https://www.system-bahn.net/aktuell/deutschlandtakt-eine-idee-setzt-sich-durch/>)?
Wenn noch keine Ergebnisse bekannt sind, was ist der aktuelle Stand in dieser Arbeitsgruppe?
44. Wurden das im Abschlussbericht des Zukunftsbündnisses Schiene (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/abschlussbericht-arbeitsgruppen-zukunftsbuendnis-schiene.pdf?__blob=publicationFile) erwähnte Etappierungskonzept abgeschlossen?
Was ist der aktuelle Stand?
Was sind die wesentlichen Inhalte?
45. Ist das im Abschlussbericht des Zukunftsbündnisses Schiene erwähnte gemeinsame Vorgehen aller Beteiligten bereits begonnen?
Was sind die bisherigen Ergebnisse?
46. Hat die Bundesregierung bereits begonnen, die Infrastruktur- und Angebotsplanungen der Nachbarstaaten in das Etappierungskonzept einzubeziehen?
Was ist der aktuelle Stand?
Was sind die bisherigen Ergebnisse?
47. Welche Betreiberverträge für den Nahverkehr gehen nach Kenntnis der Bundesregierung über das Jahr 2030 hinaus?
Wie will die Bundesregierung gemeinsam mit den Bundesländern sicherstellen, dass auch im Nahverkehr die im Deutschlandtakt festgehaltenen Fahrpläne ab 2030 eingehalten werden?
48. Welche Änderungen haben die Bundesländer für den dritten Gutachterentwurf eingebracht (bitte nach Bundesländern getrennt aufschlüsseln)?
49. Wie viele Zugkilometer (wenn nicht bekannt, bitte Kilometerlängen der angemeldeten Linien) haben die Bundesländer jeweils für den Zielfahrplan 2030 angemeldet?
Wie viele Zugkilometer (bzw. wenn für 2030 nicht bekannt, bitte Kilometerlängen der vergebenen Linien angeben) sind aktuell von den Bundesländern vergeben worden (bitte jeweils nach Bundesländern aufschlüsseln)?
50. Was bedeutet die „ungünstige Fahrlagengestaltung“ (S. 100 AKF) zwischen Bitterfeld und Wittenberg?
Auf welche Infrastrukturmaßnahmen wurde hier verzichtet, bzw. welche wären für günstigere Fahrlagengestaltung notwendig?

51. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung weiterhin der Einsatz von Neige-technikfahrzeugen in Thüringen geplant (vgl. S. 101 AKF)?
52. Auf welchen Linien sollen im Zielfahrplan des Deutschlandtaktes Neige-technikfahrzeuge eingesetzt werden (bitte jeweils Strecke, Linie und vor-gesehenes Fahrzeug ergänzen)?
Wenn keine Linien vorgesehen sind, warum wurde dies geplant?
Welche Akteure waren an der Entscheidung beteiligt?
53. Wie ist die koordinierende Funktion des Bundes bei der Umsetzung des Deutschlandtaktes zu verstehen (vgl. S. 4 AKF)?
Plant die Bundesregierung unter Berücksichtigung dieser Aussage einen bundesweiten Aufgabenträger, der die Koordinierung des Deutschlandtaktes aktiv übernimmt?
54. Welche Gründe sieht die Bundesregierung, dass die zuvor wegen fehlender Eigenwirtschaftlichkeit eingestellten Fernverkehrslinien im Deutschlandtakt ohne eine zusätzliche Finanzierung eigenwirtschaftlich gefahren werden (vgl. S. 11 AKF)?
55. Welche Akteure für den Fernverkehr wurden an dem Prozess zum Deutschlandtakt beteiligt (vgl. S. 14 AKF; bitte auch Akteure berücksichtigen, die in Zukunft Fernverkehrsleistungen erbringen wollen)?
56. Wurden bei den Fahrplänen im Deutschlandtakt für den dritten Gutachterentwurf Fahrzeitpuffer hinterlegt?
Wenn ja, mit welcher Systematik?
57. Welche Linien fahren im Deutschlandtakt mit Dieselfahrzeugen, obwohl die Strecke elektrifiziert ist (bitte auch Teilabschnitte berücksichtigen)?
Wurde für diese Linien der Einsatz alternativer Fahrzeugantriebe geprüft?
58. Welche Ziele des Koalitionsvertrags zwischen CDU, CSU und SPD können mit dem Deutschlandtakt nicht umgesetzt werden (unter Berücksichtigung von Seite 87 AKF: „Überwiegend Umsetzung des neuen Koalitionsvertrages“)?
Welche Ziele aus dem Koalitionsvertrag können der Aussage nach erreicht werden?
59. Welche „ausgewählten Umsteigezeiten in Stuttgart“ (S. 155 AKF) sind auf Kritik der Aufgabenträger gestoßen?
60. Welche Richtungsanschlüsse in Stuttgart (auf Seite 157 AKF wird von „zahlreichen Richtungsanschlüssen“ gesprochen) sind nicht hergestellt?
61. Wie viele Züge können in der HVZ noch zusätzlich zum Deutschlandtaktfahrplan in den Knoten Stuttgart einfahren (vgl. S. 157 AKF)?
62. Liegen für die Akteurskonferenz Unterlagen vor, die bis jetzt nicht veröffentlicht wurden?
Lassen diese nicht veröffentlichten Unterlagen Rückschlüsse auf die Kapazität von Strecken oder Bahnknoten im Deutschlandtakt zu?
Warum wurden nicht alle Unterlagen der Akteurskonferenz veröffentlicht?
63. Von welchem Wachstum des Schienengüterverkehrs wird im dritten Gutachterentwurf für den Zielfahrplan ausgegangen (bitte sowohl in absoluten Mengen als auch als Modal Split angeben)?

64. Auf welchen Trassen konnten im dritten Gutachterentwurf im Vergleich zum zweiten Gutachterentwurf die Fahrzeiten für den Güterverkehr beschleunigt werden (bitte Linien angeben und den Grund für die Beschleunigung)?
65. Auf welchen Trassen mussten im dritten Gutachterentwurf im Vergleich zum zweiten Gutachterentwurf die Fahrzeiten für den Güterverkehr verlangsamt werden (bitte Linien angeben und den Grund für die Beschleunigung)?
66. Wurden beim dritten Gutachterentwurf im Vergleich zum zweiten Gutachterentwurf Trassen im Güterverkehr geändert, verkürzt, verlängert oder entfernt (bitte Linien sowie jeweils die Änderung und den Grund angeben)?
67. Auf welchen Trassen konnte der Beförderungszeitquotient nicht unter 1,4 gesenkt werden (vgl. S. 48 AKF; bitte die hier verwendete Definition des Beförderungszeitquotienten angeben; bitte Grund angeben)?
68. Wie viele Trassen für Güterverkehre konnten auf Hochgeschwindigkeitsstrecken (>160 km/h) tagsüber verplant werden (bitte für jede Strecke separat angeben, vgl. S. 48 AKF)?
- Ist die Wirtschaftlichkeit bei den vielen dafür notwendigen Überholungen noch gegeben?
- Sind weitere Überholungsgleise notwendig (bitte für jede Strecke und jeweils Anzahl angeben)?
69. Welchen Anteil haben aktuell Güterzüge mit 120 km/h an der gesamten Verkehrsleistung?
70. Wie viele Güterzüge müssen nach Seite 50 der Akteurskonferenz umgeroutet werden, und welche Auswirkung auf die Fahrzeiten haben diese Umrountungen jeweils?
71. Sollen Umrountungen von Güterzügen bei der Berechnung von Trassenpreisen künftig dahin gehend gefördert werden, dass der Umweg gegenüber dem kürzesten Laufweg nicht mehr berechnet wird?
- Wenn ja, bis wann plant die Bundesregierung die dafür notwendigen gesetzgeberischen Initiativen?
72. Auf welchen Relationen kann der RFC PaP (vgl. S. 51 AKF) nicht erreicht werden?
73. Welche Trassen konnten in Bezug auf die Seiten 52 bis 58 der Akteurskonferenz nicht gebildet werden (bitte jeweils den Grund angeben)?
74. Wie viele Güterzüge sollen nach den Plänen des Deutschlandtaktes über die Schnellfahrstrecke VDE8 fahren (vgl. S. 58 AKF)?
- Wie viele Güterzüge, die eigentlich darüber fahren sollten, mussten umgeroutet werden?
- Wenn es Umrountungen gibt, was sind jeweils die Gründe dafür?
- Wie viele Güterzüge sollten laut gesamtwirtschaftlicher Bewertung über diese Strecke verkehren?

Berlin, den 24. November 2020

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

