

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 19/25070 –**

### **Umsetzung des dritten Gutachterentwurfs des Deutschlandtaktes**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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](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](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-all-e-30-minuten-zuege-zwischen-berlin-und-hamburg-\\_arid,1920743.html](https://www.weser-kurier.de/deutschland-welt/deutschland-welt-wirtschaft_artikel,-scheuer-all-e-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-bahns-trecke-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 zwei-

ten Gutachterentwurf noch enthalten waren, ganz entfallen. Dies wurde unter anderem mit der fehlenden Eigenwirtschaftlichkeit der Linien begründet ([https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/1OYHAzIdfFjUuHycUOOM9I/e0382caa4f55a0f8b01a54ae891d47ce/Pra\\_\\_sentation\\_Akteurskonferenz\\_vom\\_15\\_Juli\\_2020.pdf](https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/1OYHAzIdfFjUuHycUOOM9I/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/1OYHAzIdfFjUuHycUOOM9I/e0382caa4f55a0f8b01a54ae891d47ce/Pra\\_\\_sentation\\_Akteurskonferenz\\_vom\\_15.07.2020.pdf](https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/1OYHAzIdfFjUuHycUOOM9I/e0382caa4f55a0f8b01a54ae891d47ce/Pra__sentation_Akteurskonferenz_vom_15.07.2020.pdf)). Zur besseren Lesbarkeit wird die Quellenangabe mit AKF abgekürzt.

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)?
12. Welche Großstädte werden gemäß dem ersten Gutachterentwurf für den Deutschlandtakt nicht durch den Fernverkehr angebunden?  
Welche Großstädte haben gemäß diesem Gutachterentwurf nur eine zweistündige 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 zweistündige 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 zweistündige 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)?

Die Fragen 1 bis 3 und 12 bis 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die im Internet veröffentlichten Informationen auf der Webseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sowie des Deutschlandtakts verwiesen (abrufbar unter: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2018/080-scheuer-deutschlandtakt.html>; <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-aktuell/zukunftsbuendnis-schiene-20>

19.html; <https://www.deutschlandtakt.de/news-und-downloads/downloads/#articlefilter=alle>).

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?

Die Fragen 4 bis 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf Grundlage des Angebotskonzepts im zweiten Gutachterentwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt wurde basierend auf der geltenden Verkehrsprognose 2030 festgestellt, dass der Deutschlandtakt eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen ermöglicht (abrufbar unter: [https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/6nSeSiD5udWlqbBnaFZCte/46e3beea7f7bbd32fd1f9f4fb40f7df9/Deutschlandtakt\\_Gutachterbericht\\_zur\\_Verdoppelung\\_der\\_Nachfrage\\_im\\_SPV.PDF](https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/6nSeSiD5udWlqbBnaFZCte/46e3beea7f7bbd32fd1f9f4fb40f7df9/Deutschlandtakt_Gutachterbericht_zur_Verdoppelung_der_Nachfrage_im_SPV.PDF)). Die Verdoppelung der Fahrgastzahlen bezieht sich auf das Bundesgebiet.

Eine neue Langfrist-Verkehrsprognose befindet sich im Vergabeverfahren. Die in der Verkehrsprognose zu berücksichtigenden verkehrs- und umweltpolitischen Ziele und Prämissen werden zu Beginn der Prognosearbeiten mit den Gutachtern abgestimmt.

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?

Derzeit läuft die volkswirtschaftliche Bewertung der für den Deutschlandtakt zusätzlich erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen in einem Gesamtplanfall. Der Investitionsbedarf im Bereich der Infrastruktur wird nach dem für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 entwickelten standardisierten Verfahren zur Trassen- und Kostenplausibilisierung durch einen Gutachter ermittelt.

Zusätzliche Investitionen in rollendes Material wurden im Zuge der Erstellung des dritten Gutachterentwurfs des Zielfahrplans Deutschlandtakt überschlägig geschätzt. Die Ergebnisse der Untersuchung wurden veröffentlicht (abrufbar unter: [https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/gpXH6dx8Q9qEzLg2V8Jci/3fe06b189b0c99d02d72bbab166360ec/Grobabschaetzung\\_Fahrzeugbedarf\\_Fernverkehr.pdf](https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/gpXH6dx8Q9qEzLg2V8Jci/3fe06b189b0c99d02d72bbab166360ec/Grobabschaetzung_Fahrzeugbedarf_Fernverkehr.pdf)).

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?

Nach der laufenden Bewertung des Gesamtplanfalls Deutschlandtakt werden Aussagen zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung möglich sein. Der Deutschlandtakt macht den Schienenverkehr attraktiver und trägt zur Verlagerung von Verkehren von der Straße auf den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene bei.

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](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?

Die Fragen 16 bis 22 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMVI hat für den BVWP 2030 beim Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung eine neue Methodik für die Raumwirksamkeitsanalyse in der Projektbewertung erstellen lassen (abrufbar unter: [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-2015-entwurf-raumwirksamkeitsanalyse.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-2015-entwurf-raumwirksamkeitsanalyse.pdf?__blob=publicationFile)). Diese Raumwirksamkeitsanalyse ist in die Auswahl und Bewertung der Schienenprojekte für den BVWP 2030 eingeflossen, die dem Deutschlandtakt zugrunde liegen.

Mithilfe des Deutschlandtakts werden Umsteige- und Reisezeiten durch bessere Abstimmung der Züge gesenkt. Der dritte Gutachterentwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt bindet insbesondere Großstädte gut an das überregionale Fernverkehrsnetz an.

Der Zielfahrplan bildet die Grundlage für die künftige Infrastrukturplanung des Bundes. Die Erbringung der Verkehrsleistungen im Fernverkehr und damit auch die Bedienung von Großstädten mit Fernzügen obliegen auch im Rahmen des Deutschlandtakts den Fernverkehrsanbietern.

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](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)?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) werden im Fahrplan 2021 Fernverkehrsverbindungen von Berlin nach Hamburg mit Abfahrten u. a. um 10:38 Uhr, 11:38 Uhr, 12:04 Uhr und 12:38 Uhr ab Berlin Hbf. angeboten. Die Taktlücke um 11:00 Uhr werde ab dem kleinen Fahrplanwechsel am 14. Juni 2021 mit einer weiteren Abfahrt um 11:06 Uhr ab Berlin Hbf. ge-

geschlossen (Mo bis Do und Sa). Nach Auskunft der DB AG gibt es am 15. Dezember 2020 Abfahrten um 13:38 Uhr, 14:05 Uhr und 14:38 Uhr ab Berlin Hbf.

Nach Auskunft der DB AG werden in der Gegenrichtung von Hamburg nach Berlin Abfahrten u. a. um 10:35 Uhr, 11:36 Uhr und 12:04 Uhr ab Hamburg Hbf. angeboten. Die Taktlücke um 11 Uhr werde ab dem kleinen Fahrplanwechsel am 14. Juni 2021 mit einer weiteren Abfahrt um 10:51 Uhr ab Hamburg Hbf. geschlossen (Mo bis Do und Sa). Seit 15. Dezember 2020 gibt es um 15:36 Uhr, 15:50 Uhr und 16:34 Uhr Abfahrten ab Hamburg Hbf. Für die Abfahrt gegen 18:00 Uhr liege noch keine finale Fahrplantrasse seitens des Infrastrukturbetreibers vor.

Nach Auskunft der DB AG werden, soweit möglich, Angebotsanpassungen in 2021 erfolgen.

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)?

Nach Auskunft der DB AG weisen die einzelnen Verbindungen eine Fahrtdauer zwischen 1:45 und 2:05 Stunden auf – insbesondere abhängig von der Anzahl der Zwischenhalte. Der 30-Minutentakt ist auf den Knoten Berlin Hbf. ausgerichtet; die Abfahrten in Hamburg Hbf. verschieben sich entsprechend teilweise zu einem 20/40-Minutentakt.

Im dritten Gutachterentwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt sind für den Korridor Berlin – Hamburg weitere Maßnahmen unterstellt, etwa in Wittenberge und Hagenow-Land, um die jeweils hinterlegten Angebote im Fernverkehr zu ermöglichen. Die Ergebnisse der laufenden volkswirtschaftlichen Bewertung des Gesamtplanfalls Deutschlandtakt sind abzuwarten.

Solange werden Angebotsverbesserungen im Sinne der Etappierung Deutschlandtakt schrittweise realisiert.

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?

Nach Auskunft der DB AG wird im Fahrplan 2021 eine tägliche Zugfahrt um 10:55 Uhr von München über Berlin nach Hamburg angeboten (ICE 508). Nur während der Bauarbeiten, voraussichtlich vom 28. März 2021 bis 10. September 2021, erfolgt diese Abfahrt bereits um 10:51 Uhr ab München Hbf.

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):
- Stuttgart–Nürnberg,
  - Schwäbisch Hall–Nürnberg,
  - Stuttgart–Berlin via Nürnberg,
  - Waiblingen–Berlin,
  - Schwäbisch Hall–Berlin,
  - Schwäbisch Gmünd–Berlin?

Nach Abstimmung mit dem Land Baden-Württemberg zum Schienenpersonen-nahverkehr (SPNV) konnten insbesondere die Regionen entlang des Korridors Stuttgart – Nürnberg im dritten Gutachterentwurf besser an die überregionalen Taktknoten angebunden werden. Dadurch bestehen beispielsweise kurze Umsteigezeiten in Nürnberg zum Hochgeschwindigkeitsverkehr in Richtung Berlin. Die nachfolgende Tabelle zeigt die jeweiligen Änderungen aufgrund der Anpassung des im dritten Gutachterentwurf unterstellten Fahrzeugkonzepts:

<b>Relation</b>	<b>Status Quo<sup>1</sup></b>	<b>2. Gutachterentwurf mit Neigetechnik</b>	<b>3. Gutachterentwurf ohne Neigetechnik</b>
Stuttgart – Nürnberg	~ 2:25 h, zweistündlich (über Backnang)	1:51 h, zweistündlich (über Backnang)	2:21 h, stündlich (über Backnang)
	2:10 h, zweistündlich (über Aalen)	2:15 h, zweistündlich (über Aalen)	2:18 h, stündlich (über Aalen)
Schwäbisch Hall – Nürnberg	1:27 h, zweistündlich 1:31 h, zweistündlich	1:46 h, zweistündlich	1:26 h, stündlich
Stuttgart – Berlin via Nürnberg <sup>2</sup>	~ 5:45 h, zweistündlich	4:53 h, zweistündlich	5:04 h, stündlich
Waiblingen – Berlin	~ 5:45 h – 6:00 h, zweistündlich via Nürnberg, stündlich via Stuttgart	5:09 h, stündlich via Stuttgart 5:14 h, zweistündlich via Stuttgart 5:38 h, zweistündlich via Nürnberg	5:02 h bzw. 5:06 h, halbstündlich via Nürnberg
Schwäbisch Hall – Berlin	~ 5:00 h, zweistündlich	4:48 h, zweistündlich	4:23 h, stündlich
Schwäbisch Gmünd – Berlin	~ 5:15 h, zweistündlich	4:21 h, zweistündlich	4:23 h, stündlich

<sup>1</sup> Es ist die schnellste regelmäßige Verbindung berücksichtigt.

<sup>2</sup> Die Verbindung Stuttgart – Berlin ist via Mannheim – Frankfurt (Main) schneller als via Nürnberg.

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?
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)?

Die Fragen 27, 28 und 54 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) waren die Gutachter gehalten zu beachten, dass der SPFV eigenwirtschaftlich zu erbringen ist. Anhand einer Grobbewertung wurde vorab geprüft, ob den unterstellten Fernverkehrsangeboten eine prognostizierte Nachfrage und damit eine realistische Chance auf einen eigenwirtschaftlichen Betrieb der Linie gegenübersteht. Basis der durchgeführten Grobbewertung ist die aktuelle Verkehrsprognose 2030. Im Übrigen gilt auch weiterhin, dass der Zielfahrplan Deutschlandtakt die Basis für die künftige Infrastrukturentwicklung darstellt. Ungenügend ausgelastete Angebote wurden hierbei – in ggf. reduzierter Form – im Zielfahrplan belassen, solange diese auf der unterstellten Infrastruktur ohne Nachteile für den SPNV bzw. Schienengüterverkehr (SGV) fahrbar sind. Bei einigen im zweiten Gutachterentwurf unterstellten Angeboten wären zusätzliche teure und wirtschaftlich nicht zu rechtfertigende Infrastrukturausbauten notwendig geworden.

Die nachfolgende Tabelle zeigt für die jeweiligen Linien des zweiten Gutachterentwurfs die auf Basis der Grobbewertung ermittelten nachfragestärksten bzw. -schwächsten Abschnitte.

<b>Linie (2. Entwurf)</b>	<b>Nachfragestärkster Abschnitt gemäß Grobbewertung</b>	<b>Nachfrageschwächster Abschnitt gemäß Grobbewertung</b>
FR 42 Nürnberg – Hof – Dresden	Tharandt – Dresden	Hof – Plauen
FR 03.2 Berlin – Leipzig – Chemnitz	Berlin Südkreuz – Bitterfeld	Berlin Gesundbrunnen – Berlin Hbf.
FR 02.2 Nürnberg – Marktredwitz – Praha	Marktredwitz – Grenze D/CZ	Nürnberg – Kirchenlaibach
FV 17.3 Wiesbaden – Würzburg – Bamberg	Aschaffenburg – Würzburg	Wiesbaden – Mainz
FR 41 München – Hof – Dresden	Regensburg – Schwandorf	Hof – Plauen
FR 02.1 Nürnberg – Marktredwitz – Binz	Berlin Gesundbrunnen – Bernau	Bergen – Binz
FR 03.1 Berlin – Leipzig – Jena – Aalen – Karlsruhe	Pforzheim – Karlsruhe-Durlach	Berlin Gesundbrunnen – Berlin Hbf.
FV 28 Berlin – Warschau	Berlin Ostbahnhof – Frankfurt (Oder)	Berlin Hbf. – Berlin Ostbahnhof

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?

Nach Auskunft der DB AG plant die DB Fernverkehr AG ab Dezember 2023 die Verlängerung der Intercity-Linie Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg über Bamberg nach Jena bis nach Leipzig. Aktuell werde bereits ein Zugpaar pro Tag zwischen Karlsruhe und Leipzig angeboten, vorgesehen ist ein Zweistundentakt.

Nach dem Zielfahrplan Deutschlandtakt steht es den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) frei, Verkehrsleistungen in eigenwirtschaftlicher Verantwortung anzubieten, auch wenn die Verkehrsprognose 2030 ggf. eine geringe Nachfrage prognostiziert.

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)?

Die künftige Bedienung der Strecke Uelzen – Lüneburg obliegt den am Markt agierenden EVU bzw. dem gesetzlich geregelten Trassenzuweisungsverfahren. Zur Wahrung der Nachvollziehbarkeit ist im konkreten Fall Leipzig – Jena – Bamberg ein EVU in der Akteurskonferenz genannt worden.

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?

Inwiefern Kooperationen zwischen Aufgabenträgern des SPNV und im Wettbewerb stehenden EVU des Fernverkehrs möglich sind, obliegt den jeweils handelnden Akteuren im Rahmen der wettbewerblichen Vergabeverfahren.

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“)?

Das Prinzip der „Windmühle“ bezieht sich auf die West-Ost- bzw. Nord-Süd-Relationen im Halbstundentakt. Diese Herangehensweise ist nicht bei den bahnsteiggleichen Umstiegen in der Relation Ost – West umgesetzt worden und folgt vielmehr den heute bestehenden Korrespondenzen.

33. In welchen Bahnhöfen sind im Deutschlandtakt Doppelbelegungen vorgesehen (bitte mindestens Bahnhof, Anzahl der Doppelbelegungen insgesamt pro Tag und für die Spitzenstunde angeben)?

Es wird auf die Anlage 1 verwiesen.

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/Artikel/E/zukunftsbuendnis-schiene-uebersicht.html>) vorgesehen ist?

Gemäß zugrunde gelegter Verkehrsprognose ist der Korridor Berlin – Dresden nachfrageschwächer als die Korridore auf denen ein Halbstundentakt unterstellt 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 eine 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?

Im Ergebnis der durchgeführten Grobbewertung wurde das zweistündliche Angebot auf der Relation Dresden – Hof dem SPNV zugeordnet. Ein Gewährleistungsauftrag ergibt sich aus dem Zielfahrplan für die Infrastrukturplanung 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?

Die konzeptionelle Planung für die Linie (NRW) – Frankfurt (Main) – Passau – Wien erfolgt auf Basis des derzeit dort eingesetzten Rollmaterials. Inwiefern diese Linie mit Neigetechnikfahrzeugen bedient wird und welche Fahrzeuge dort zum Einsatz kommen, obliegt den am Markt agierenden Fernverkehrsunternehmen.

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?

Bei der im dritten Gutachterentwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt hinterlegten Abstellung von Fernverkehrszügen in Tübingen bzw. Nürtingen handelt es sich um Gutachtervorschläge auf Basis einer konzeptionellen Planung. Inwiefern in Tübingen bzw. Nürtingen Fernzüge abgestellt werden, obliegt der betrieblichen Produktion der jeweiligen EVU.

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)?
44. Wurden das im Abschlussbericht des Zukunftsbündnisses Schiene ([https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/abschlussbericht-arbeit-sgruppen-zukunftsbuendnis-schiene.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/abschlussbericht-arbeit-sgruppen-zukunftsbuendnis-schiene.pdf?__blob=publicationFile)) erwähnte Etappierungskonzept abgeschlossen?

Was ist der aktuelle Stand?

Was sind die wesentlichen Inhalte?

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?

Die Fragen 38 bis 41, 44 und 46 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Deutschlandtakt soll schrittweise in Etappen umgesetzt werden. Hierfür wird ein Etappierungskonzept, das den SPfV, SPNV und SGV gleichermaßen berücksichtigt, unter Einbindung aller Beteiligten erarbeitet. Die erste Etappe des Deutschlandtakts soll bis Mitte der 2020er Jahre umgesetzt sein und mit dem Fahrplanjahr 2021 u. a. mit der Inbetriebnahme der voll elektrifizierten Strecke München – Zürich beginnen (Eckpunkte abrufbar unter: [https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/5RGJ2XzVvwteJKcCShx7HN/dc0bff8817f8e565b9901398fed61032/Erste\\_Etappe\\_Deutschlandtakt\\_-\\_Potenzialkonzept.pdf](https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/5RGJ2XzVvwteJKcCShx7HN/dc0bff8817f8e565b9901398fed61032/Erste_Etappe_Deutschlandtakt_-_Potenzialkonzept.pdf)). In diesem sog. Potenzialkonzept für die erste Etappe sind die in diesem Zeitraum in Betrieb gehenden und für den Deutschlandtakt relevanten Infrastrukturmaßnahmen einschließlich der sich daraus ergebenden Angebotspotenziale einsehbar. Die zweite Etappe des Deutschlandtakts wird derzeit erarbeitet.

Sowohl der Zielfahrplan als auch die erste Etappe des Deutschlandtakts enthalten auch grenzüberschreitend abgestimmte Verbindungen.

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)?

Das Angebot im Fernverkehr wurde im Zuge der Planungen für den Deutschlandtakt stark ausgeweitet. Einzellagen, etwa zur Verstärkung in bestimmten Randlagen, sind nicht Teil der konzeptionellen Planung des Deutschlandtakts und können durch die eigenwirtschaftlich agierenden EVU im Fernverkehr nach Bedarf angeboten werden.

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?

Die Ergebnisse der Arbeitsgruppe „Deutschlandtakt einführen“ des Zukunftsbündnisses Schiene sind im Abschlussbericht veröffentlicht (abrufbar unter: [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/abschlussbericht-arbeitsgruppe-n-zukunftsbuendnis-schiene.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/abschlussbericht-arbeitsgruppe-n-zukunftsbuendnis-schiene.pdf?__blob=publicationFile)). Diese Arbeitsgruppe mit ihren Unterarbeitsgruppen Etappierung, Kommunikation und Regulierung arbeitet unter neuem Namen „Koordinierungsgruppe Deutschlandtakt“ weiter.

45. Ist das im Abschlussbericht des Zukunftsbündnisses Schiene erwähnte gemeinsame Vorgehen aller Beteiligten bereits begonnen?

Was sind die bisherigen Ergebnisse?

Das gemeinsame Vorgehen aller Beteiligten spiegelt sich im Masterplan Schienenverkehr wider und hat bereits begonnen (abrufbar unter: [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/masterplan-schienenverkehr.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/masterplan-schienenverkehr.pdf?__blob=publicationFile)).

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?

Die Verantwortung für das Angebot im SPNV liegt bei den Ländern.

Eigene Kenntnisse im Hinblick auf Verkehrsverträge für den SPNV liegen der Bundesregierung nicht vor.

48. Welche Änderungen haben die Bundesländer für den dritten Gutachterentwurf eingespeist (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)?

Die Fragen 48 und 49 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die veröffentlichten Netzgrafiken verwiesen (abrufbar unter: <https://www.deutschlandtakt.de/news-und-downloads/downloads/#articlefilter=alle>).

Im Übrigen enthält der dritte Gutachterentwurf die von den Ländern gemeldeten Angebotskonzepte für den SPNV. Die Länder haben ihre landesweiten Angebots- bzw. Zielkonzepte auf Basis von Netzgrafiken bzw. Liniennetzen für die Planungen des Deutschlandtakts zur Verfügung gestellt, die von den Gutachtern planungstechnisch verarbeitet worden sind.

Der Bundesregierung liegen keine weiteren eigenen Informationen vor.

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?

Die ungünstige Fahrlage der S-Bahn begründen die Gutachter durch eine etwas längere Aufenthaltszeit in Bitterfeld, was zu einer minimal längeren Fahrzeit von Leipzig zu Haltepunkten nördlich von Bitterfeld führt. Nach Gutachtereinschätzung wäre zur Reduzierung der Fahrzeit ein viergleisiger Abschnitt zwi-

schen Bitterfeld und Wittenberg notwendig, der sich aber mit einer hohen Wahrscheinlichkeit nicht wirtschaftlich rechtfertigen ließe.

51. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung weiterhin der Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen in Thüringen geplant (vgl. S. 101 AKF)?

Im dritten Gutachterentwurf sind in Thüringen in Abstimmung mit dem Land keine Neigetechnikfahrzeuge unterstellt. Ausnahme bildet die Linie Würzburg – Erfurt, die aus Bayern heraus mit Neigetechnikfahrzeugen bedient werden soll.

52. Auf welchen Linien sollen im Zielfahrplan des Deutschlandtaktes Neigetechnikfahrzeuge eingesetzt werden (bitte jeweils Strecke, Linie und vorgesehene Fahrzeug ergänzen)?

Wenn keine Linien vorgesehen sind, warum wurde dies geplant?

Welche Akteure waren an der Entscheidung beteiligt?

Im Fernverkehr sind im dritten Gutachterentwurf auf folgenden Linien Neigetechnikfahrzeuge gemäß Kategorie C der Netzgrafik des Fernverkehrs mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 230 km/h unterstellt und basieren auf bereits bestehenden Angebotskonzepten:

- FV 17a Kiel – Hamburg – Köln – Frankfurt – Passau – Wien,
- FV 24 Zürich – München.

Im SPNV sind im dritten Gutachterentwurf auf folgenden Linien Neigetechnikfahrzeuge auf Basis der aktuell eingesetzten Baureihe 612 gemäß Anmeldung des Freistaats Bayern vorgesehen:

- E 1.1 BY Nürnberg – Pegnitz – Bayreuth – Hof,
- E 1.2 BY Nürnberg – Pegnitz – Marktredwitz – Hof/Cheb,
- E 11 BY Nürnberg – Neukirchen – Schwandorf – Regensburg,
- E 16 BY Nürnberg – Neukirchen – Weiden – Neustadt,
- E 7 BY Hof – Lichtenfels – Bamberg,
- E 4 BY Würzburg – Schweinfurt – Erfurt (Fahrzeiten der Neigetechnik nur zwischen Grimmenthal und Würzburg unterstellt und erforderlich),
- E 27/29/30 BY München/Augsburg – Lindau/Oberstdorf.

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?

Es wird ein gemeinsames Verständnis hinsichtlich der Zielsetzungen des Deutschlandtaktes entwickelt und ein Zielfahrplan im Hinblick auf einen passgenauen Ausbau und die optimale Nutzung der Infrastruktur koordiniert. Hierzu hat der Bund u. a. das Zukunftsbündnis Schiene und die „Koordinierungsgruppe Deutschlandtakt“ initiiert, die die wesentlichen Akteure der Branche zusammenbringen.

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)?

Basis für die umfassende Beteiligung im Hinblick auf die Planungen zum Deutschlandtakt bilden die im Zukunftsbündnis Schiene vertretenen Akteure. Diese sind im Masterplan Schienenverkehr und dem Abschlussbericht des Zukunftsbündnisses Schiene vermerkt. Im Bereich des Fernverkehrs sind dabei insbesondere die Akteure DB AG, Deutscher Bahnkundenverband e. V., Flixtain GmbH, Mofair e. V., Pro Bahn e. V., VCD e. V. und VDV e. V. zu nennen.

56. Wurden bei den Fahrplänen im Deutschlandtakt für den dritten Gutachterentwurf Fahrzeitpuffer hinterlegt?

Wenn ja, mit welcher Systematik?

In den konzeptionellen Planungen für den Deutschlandtakt werden Fahrzeitreserven gemäß Regularien der DB Netz AG eingeplant. Hierbei wird ein Regelzuschlag zwischen 3 und 6 Prozent in Abhängigkeit von der Zuggattung, Geschwindigkeit, Länge und Masse des Zuges unterstellt. Ein Bauzuschlag wird ebenfalls den Planungen zugrunde gelegt. Darüber hinaus sind u. a. zur Anschlussherstellung und Synchronisierung bei Bedarf weitere Fahrzeitreserven integriert.

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?

Es wird auf die Anlage 2 verwiesen.

Sofern von den Ländern gemeldet, sind auch alternative Antriebskonzepte zugrunde gelegt.

Elektrifizierungen werden im Deutschlandtakt grundsätzlich technologieoffen unterstellt.

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?

Nach Auskunft der Gutachter bezieht sich der betreffende Folienvermerk auf den Koalitionsvertrag in Brandenburg, der mindestens eine stündliche Bedienung aller Halte vorsieht. Bestimmte Nahverkehrshalte sind im dritten Gutachterentwurf nach wie vor gemäß Landesmeldung zweistündlich unterstellt.

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?

Die Fragen 59 und 60 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick ausgewählter Relationen des dritten Gutachterentwurfs, die einen längeren Übergang aufweisen.

Relation	Umsteigezeit [min]	Bemerkung
Zürich – Osterburken	28	bis Bietigheim-Bissingen auch kurzer Umstieg bei Benutzung der Linie nach Pforzheim oder der S-Bahn möglich
Zürich – Lauda	53	ab Rottweil mit Nutzung des Express nur 10 Minuten Umsteigezeit in Stuttgart
Zürich – Schwäbisch Gmünd	31	für Schorndorf auch kurzer Umstieg bei Nutzung der S-Bahn möglich
Mosbach-Neckarelz – Freudenstadt	43	bis Eutingen auch kurzer Umstieg bei Nutzung des Express möglich
Friedrichshafen – Vaihingen (Enz)	19	/
Zürich – Göppingen	22	/
Darmstadt – Tuttingen	25	bis Eutingen auch kurzer Umstieg bei Nutzung des Express möglich
Strassburg – Göppingen	33	bis Plochingen auch kurzer Umstieg bei Nutzung der Linien nach Tübingen möglich

61. Wie viele Züge können in der HVZ noch zusätzlich zum Deutschlandtaktfahrplan in den Knoten Stuttgart einfahren (vgl. S. 157 AKF)?

Nach Auskunft der Gutachter bezieht sich der betreffende Folienvermerk hinsichtlich der „hinreichenden Kapazität für zusätzliche HVZ-Züge“ darauf, dass sämtliche Anmeldungen des Landes im Hinblick auf die Nahverkehrszüge der Hauptverkehrszeit (HVZ) berücksichtigt wurden.

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?

Sämtliche Unterlagen der Akteurskonferenz sind im Internet veröffentlicht (abrufbar unter: [https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/1OYHAzIdfjUuHycUO/OM91/e0382caa4f55a0f8b01a54ae891d47ce/Pra\\_\\_sentation\\_Akteurskonferenz\\_vom\\_15.07.2020.pdf](https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/1OYHAzIdfjUuHycUO/OM91/e0382caa4f55a0f8b01a54ae891d47ce/Pra__sentation_Akteurskonferenz_vom_15.07.2020.pdf)).

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)?

Grundlage der Planungen für den Deutschlandtakt bildet die aktuelle Verkehrsprognose 2030 und das darin zugrunde gelegte Wachstum für den SGV (abrufbar unter: [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehrsverflechtungsprognose-2030-zusammenfassung-los-3.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehrsverflechtungsprognose-2030-zusammenfassung-los-3.pdf?__blob=publicationFile)

und

[https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehrsverflechtungsprognose-2030-netzumlegungen.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehrsverflechtungsprognose-2030-netzumlegungen.pdf?__blob=publicationFile)). Zusätzlich sind im dritten Gutachterentwurf sog. Flexi-Trassen unterstellt, die ein Wachstum im SGV von 25 Prozent ermöglichen.

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)?

Die Fragen 64 bis 66 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Anlage 3 verwiesen.

Grundlage der Aufstellung bildet die jeweils langsamste Trasse im genannten Abschnitt. Es kann also davon ausgegangen werden, dass zahlreiche Züge der entsprechenden Relationen schneller bzw. mit einem niedrigeren Beförderungszeitquotienten (BZQ) eingeplant sind. Die Auswertung ist damit seitens der Gutachter sicher. Die jeweiligen Linienänderungen können aus den im Internet veröffentlichten Netzgrafiken zum SGV eingesehen werden (abrufbar unter: <https://www.deutschlandtakt.de/news-und-downloads/downloads/#articlefilter=alle>).

Änderungen des SGV-Konzepts sind dabei u. a. Folge von geänderten Konzepten im Schienenpersonenverkehr und / oder Ergebnis der durchgeführten Grob-  
bewertung.

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)?

Es wird auf die Anlage 4 verwiesen.

Der BZQ ist der Quotient aus der im Fahrplan umgesetzten Transportzeit von Linienbeginn bis zum Linienendpunkt geteilt durch die mindestens erforderliche Transportzeit auf dem Standardlaufweg. Diese mindestens erforderliche

Transportzeit enthält dabei die Mindestfahrzeit aller gemäß den Richtlinien vorgesehenen Zuschläge sowie notwendigen Prozesszeiten (z. B. Lokwechsel).

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)?

Im Folgenden sind für die im Deutschlandtakt hinterlegten Hochgeschwindigkeitsstrecken mit einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von größer 230 km/h die jeweils in den Tageszeitscheiben eingeplanten SGV-Trassen aufgelistet. Die Werte sind jeweils pro zwei Stunden pro Richtung angeben.

• Halle/Leipzig – Erfurt	5 Züge/2h
• Erfurt – Bamberg	4 Züge/2h
• Hamburg – Hannover	2 Züge/2h
• Berlin – Hannover	
– Wolfsburg – Stendal	2 Züge/2h
– Stendal – Berlin	5 Züge/2h
• Hannover – Würzburg	2 Züge/2h
• Würzburg – Nürnberg	keine Züge
• Bielefeld – Hannover	keine Züge
• Nürnberg – Ingolstadt	keine Züge
• Köln – Aachen	4 Züge/2h
• Karlsruhe – Offenburg	8 Züge/2h
• Buggingen – Weil am Rhein	12 Züge/2h
• Mannheim – Stuttgart – Ulm	keine Züge
• Berlin – Hamburg	
– Hamburg – Hagenow Land	3 Züge/2h
– Hagenow Land – Ludwigs- lust	2 Züge/2h
– Ludwigslust – Wittenberge	4 Züge/2h
– Wittenberge – Berlin	3 Züge/2h
• Augsburg – München	2 Züge/2h

Für Strecken mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von mehr als 160 km/h bis unterhalb von 230 km/h haben Überholungen nach Auskunft der Gutachter eine untergeordnete Bedeutung, da im Rahmen des Deutschlandtakts zusätzliche Maßnahmen unterstellt sind, die u. a. Überholungen vermeiden sollen. Die zusätzlich für den Deutschlandtakt erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen stehen aber erst im Ergebnis der derzeit laufenden volkswirtschaftlichen Bewertung des Gesamtplanfalls fest.

Die Auswirkungen der im Zielfahrplan Deutschlandtakt eingeplanten Trassen auf die Wirtschaftlichkeit der EVU im SGV hängen u. a. von der jeweiligen Produktionsstruktur des EVU ab und können nicht pauschal abgeleitet werden.

69. Welchen Anteil haben aktuell Güterzüge mit 120 km/h an der gesamten Verkehrsleistung?

Im dritten Gutachterentwurf beträgt der Anteil der geplanten Güterzugsystemtrassen mit einer erforderlichen Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h etwa 7 Prozent.

70. Wie viele Güterzüge müssen nach Seite 50 der Akteurskonferenz umgeroutet werden, und welche Auswirkung auf die Fahrzeiten haben diese Umroutungen jeweils?
71. Sollen Umroutungen 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?

Die Fragen 70 und 71 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Umroutungen stellen eine methodische Herangehensweise zur systematischen Einplanung von Güterzugtrassen in den Zielfahrplan dar, um auf Basis dessen passgenaue Infrastrukturmaßnahmen zu identifizieren. Inwiefern Umroutungen bei der späteren Berechnung von Trassenpreisen eine Rolle spielen könnten, kann gegenwärtig nicht beantwortet werden.

Im Folgenden sind SGV-Zuglaufabschnitte aufgeführt, für die ein Teil der Trassen im 3. Gutachterentwurf umgeroutet wurden. Es werden Zugzahlen pro zwei Stunden am Tag angegeben:

- 2 Zugpaare Bremerhaven – Seelze umgeroutet via Bremervörde – Rotenburg Beförderungszeitverlängerung im Durchschnitt um etwa 40 Minuten,
- 1 Zug Bebra – Main-Neckar-Bahn – Neu-Edingen/Friedrichsfeld umgeroutet via Wolfgang – Aschaffenburg – Darmstadt Beförderungszeitverlängerung im Durchschnitt um etwa 50 Minuten,
- 4 Züge Bebra – Riedbahn – Mannheim Rbf und 1 Zug in Gegenrichtung umgeroutet via Wolfgang – Aschaffenburg – Riedbahn Beförderungszeitverlängerung im Durchschnitt um etwa 30 Minuten,
- 2 Zugpaare Köln – Bonn – Mainz – Mannheim umgeroutet via Ludwigshafen und weiter über Germersheim und Graben-Neudorf nach Karlsruhe oder Stuttgart Beförderungszeitverlängerung unter 15 Minuten,
- 1 Zugpaar Köln – Friedberg umgeroutet via rechte Rheinstrecke nach Mainz-Bischofsheim Beförderungszeitverlängerung unter 15 Minuten,
- 1 Zug Magdeburg – Seddin umgeroutet via Potsdam Wildpark – Caputh Beförderungszeitverlängerung unter 15 Minuten,
- 1 Zug Seddin – Brandenburg umgeroutet via Caputh – Potsdam Wildpark Beförderungszeitverlängerung unter 15 Minuten,
- 1 Zug Passow – Seddin umgeroutet via nördlichen Innenring Berlin Beförderungszeitverlängerung unter 15 Minuten,
- 1 Zugpaar München – Salzburg umgeroutet via Mühldorf Beförderungszeitverlängerung unter 15 Minuten.

72. Auf welchen Relationen kann der RFC PaP (vgl. S. 51 AKF) nicht erreicht werden?

Die in der betreffenden Präsentation genannten RFC PaP sind beispielhaft. Eine umfassende Untersuchung liegt nicht vor.

73. Welche Trassen konnten in Bezug auf die Seiten 52 bis 58 der Akteurskonferenz nicht gebildet werden (bitte jeweils den Grund angeben)?

Die betreffenden Folien sollen beispielhaft die Herangehensweise der Gutachter für die Konstruktion von Güterzugtrassen für den Zielfahrplan Deutschlandtakt verdeutlichen. Mit den jeweils durch die Gutachter unterstellten Infrastrukturmaßnahmen können für alle Zuglaufabschnitte (und damit nicht nur für die in der Präsentation genannten) alle geforderten Trassen konstruiert werden.

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 Umroutungen gibt, was sind jeweils die Gründe dafür?

Wie viele Güterzüge sollten laut gesamtwirtschaftlicher Bewertung über diese Strecke verkehren?

Gemäß geltender Verkehrsprognose 2030 sind pro zwei Stunden am Tag die folgenden Zugzahlen über die Abschnitte der Hochgeschwindigkeitsstrecke der VDE 8 eingeplant:

- Halle/Leipzig – Erfurt 5 Zugpaare/2h,
- Erfurt – Bamberg 4 Zugpaare/2h.

Umroutungen von der VDE 8 auf parallele Korridore sind nicht vorgesehen, da die Zugzahlen der Prognose über die VDE 8 konstruiert werden konnten.

## Anlage 1

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Übersicht der im dritten Gutachterentwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt auf Basis einer konzeptionellen Planung unterstellten Doppelbelegungen. In diesem Zusammenhang gilt folgendes zu beachten:

- Im Rahmen der konzeptionellen Planung erfolgt die Betrachtung von drei Zeitscheiben (Hauptverkehrszeit, Nebenverkehrszeit, Nacht). Eine einzelne Spitzenstunde ist aus dieser konzeptionellen Herangehensweise nicht ableitbar, da die HVZ-Züge über mehrere Stunden verkehren.
- Die Hauptverkehrszeit (HVZ) umfasst 6 Stunden, die Nebenverkehrszeit (NVZ) 10 Stunden.
- Bei der Aufstellung der Doppelbelegungen werden Flügelzugkonzepte sowie das Stärken und Schwächen von Zügen nicht mitgezählt.
- Ebenfalls nicht gezählt werden unterteilte Gleise, die mit Weichen einzeln angefahren werden können, so dass stehende Züge überholt werden können.

Bahnhof mit Doppelbelegung	Anzahl Doppelbelegungen pro HVZ-Stunde	Anzahl Doppelbelegungen pro NVZ-Stunde	Anzahl Doppelbelegungen pro Tag	Bemerkung
Berlin Hbf	1	1	16	/
Berlin-Gesundbrunnen	2	2	32	/
Bielefeld Hbf	4	4	64	überwiegend wendende Züge in entgegengesetzter Richtung
Braunschweig Hbf	1	1	16	nur wendende Züge in entgegengesetzter Richtung
Bremen Hbf	6	6	96	davon 4-mal durch endende/beginnende Züge und 2-mal bei der S-Bahn
Dortmund Hbf	1	1	16	wendende Züge in entgegengesetzter Richtung
Flensburg ZOB	1	1	16	Annahme: max. 3 Bahnsteigkanten
Hannover Hbf	8	8	128	4-mal im S-Bahn Bereich und 4-mal durch wendende Züge, je 2 mal in gleicher Richtung und 2-mal in entgegengesetzter Richtung
Ingolstadt Hbf	1	1	16	nur wendende Züge in entgegengesetzter Richtung
Kißlegg	1	1	16	nur wendende Züge
Koblenz Hbf	1	1	16	/
Köln Hbf	4	2	44	/
Leer	2	2	32	nur wendende Züge in entgegengesetzter Richtung

Magdeburg Hbf	1	1	16	nur wendende Züge in entgegengesetzter Richtung
Mannheim Hbf	2	2	32	nur wendende Züge, je einmal in gleicher und einmal in entgegengesetzter Richtung
Mühlendorf	2	2	32	/
Münster Hbf	5	5	80	überwiegend wendende Züge in entgegengesetzter Richtung
Nürnberg Hbf	2	2	32	nur wendende Züge in entgegengesetzter Richtung
Stuttgart Hbf	7	6	102	/
Ulm Hbf	3	2	38	nur wendende Züge in entgegengesetzter Richtung
Würzburg Hbf	1	1	16	nur wendende Züge in entgegengesetzter Richtung

## Anlage 2

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Zusammenstellung der Linien, die im dritten Gutachterentwurf nicht mit reinen Oberleitungsfahrzeugen verkehren und einen relevanten Anteil von elektrifizierten Strecken aufweisen. Sofern von den Ländern gemeldet, sind auch alternative Antriebskonzepte zugrunde gelegt. Elektrifizierungen werden im Deutschlandtakt grundsätzlich technologieoffen unterstellt.

<b>Linienlaufweg mit Dieseltraktion</b>	<b>Elektrifizierter Linienabschnitt</b>
Westerland (Sylt) – Hamburg Altona	Itzehoe – Hamburg Altona
Kiel – Lübeck – Büchen – Lüneburg	Bad Schwartau – Lübeck – Büchen – Lüneburg
Husum – Jübek – Rensburg – Kiel	Jübek – Rensburg
Frankfurt – Darmstadt Nord – Darmstadt Ost – Erbach – Eberbach	Frankfurt – Darmstadt Nord
Frankfurt – Dreieich-Buchsschlag – Rödermark-Ober Roden	Frankfurt – Dreieich-Buchsschlag, Rödermark-Urberach (Abzw. Bulau) – Rödermark-Ober Roden
Worms – Bensheim	Worms – Hofheim (Ried)
Frankfurt – Mainz – Alzey	Frankfurt – Mainz
Frankfurt – Mainz – Baumholder	Frankfurt – Gau Algesheim
Frankfurt – Mainz – Saarbrücken	Frankfurt – Gau Algesheim, Heimbach (Nahe) – Saarbrücken
Frankfurt – Königstein	Frankfurt Hbf – Frankfurt-Höchst
Frankfurt – Friedberg – Hungen/Nidda	Frankfurt – Friedberg
Bad Wildungen – Wabern – Kassel	Wabern – Kassel
Hanau – Schöllkrippen	Hanau – Kahl
Koblenz/Limburg – Gießen	Koblenz – Niederlahnstein, Limburg – Eschhofen, Wetzlar – Gießen
Marburg – Brilon/Bad Laasphe	Marburg – Cölbe
Betzdorf – Dillenburg	Haiger – Dillenburg
Lindau – Kempten – Buchloe – München	Lindau – Hergatz, Buchloe – München
Lindau – Kempten – Buchloe – Augsburg	Lindau – Hergatz
Augsburg – Mering – Geltendorf – Weilheim – Schongau	Augsburg – Geltendorf
Memmingen – Türkheim – Buchloe – Augsburg	Memmingen – Buchloe
Bad Wörishofen – Türkheim – Buchloe – Augsburg	Türkheim – Memmingen
München – Bayrischzell/Lenggries/Tegernsee	München – Holzkirchen

<b>Linienlaufweg mit Dieseltraktion</b>	<b>Elektrifizierter Linienabschnitt</b>
Mühdorf – Garching – Traunstein	Mühdorf – Garching
Landshut – Neufahrn – Radldorf – Straubing – Bogen	Landshut – Neufahrn, Radldorf – Straubing
Regensburg – Maxhütte-H. – Burglengenfeld	Regensburg – Maxhütte-H.
Nürnberg – Schwandorf – Regensburg	Nürnberg – Schwandorf – Regensburg
Nürnberg – Weiden – Neustadt (Waldnaab)	Nürnberg – Hersbruck Ost, Pommelsbrunn – Hartmannshof, Weiden – Altstadt
Nürnberg – Pegnitz – Bayreuth – Lichtenfels – Bamberg	Nürnberg – Schnabelwaid, Hochstadt-M. – Bamberg
Nürnberg – Bayreuth	Nürnberg – Schnabelwaid
Nürnberg – Bayreuth – Hof	Nürnberg – Schnabelwaid, Oberkotzau – Hof
Bamberg – Hof	Bamberg – Hochstadt-M., Oberkotzau – Hof
Nürnberg – Marktredwitz – Hof	Nürnberg – Marktredwitz – Hof
Nürnberg – Marktredwitz – Cheb	Nürnberg – Marktredwitz – Cheb
Schwandorf – Hof	Schwandorf – Hof
Bad Rodach – Coburg – Lichtenfels – Bayreuth	Coburg – Hochstadt-M.
Bamberg – Ebern	Bamberg – Breitengüßbach
Ulm – Memmingen – Kempten – Oberstdorf	Ulm – Memmingen
Ulm – Memmingen – Kempten – Pfronten- Steinach	Ulm – Memmingen
Würzburg – Volkach	Würzburg – Seligenstadt
Würzburg – Erfurt	Würzburg – Schweinfurt Stadt, Neudietendorf – Erfurt
Hof – Gera – Leipzig	Hof – Mehlteuer, Leipzig – Plagwitz
Dresden – Görlitz	Dresden Hbf – Dresden-Klotzsche
Dresden – Zittau	Dresden Hbf – Dresden-Klotzsche
Rumburk – Sebnitz – Decin	Bad Schandau – Schöna Grenze
Dresden – Königsbrück	Dresden Hbf – Dresden-Klotzsche
Dresden – Kamenz	Dresden Hbf – Dresden-Klotzsche
Chemnitz – Cranzahl	Chemnitz – Flöha
Chemnitz – Olbernhau	Chemnitz – Flöha
Chemnitz – Hainichen	Chemnitz – Niederwiesa

<b>Linienlaufweg mit Dieseltraktion</b>	<b>Elektrifizierter Linienabschnitt</b>
Werdau – Zwickau-Zentrum	Werdau – Zwickau Hbf
Mehlteuer – Falkenstein	Mehlteuer – Herlasgrün
Erfurt – Kühnhausen – Leinefelde	Bad Langensalza – Leinefelde
Erfurt – Magdeburg	Erfurt – Blankenheim, Schönebeck-Salzelmen – Magdeburg
Bernburg – Magdeburg	Magdeburg – Abzw. Seehof
Aschersleben – Magdeburg	Schönebeck-Salzelmen – Magdeburg
Offenburg – Ottenhöfen	Achern – Offenburg
Offenburg – Freudenstadt	Offenburg – Hausach
Offenburg – Hornberg	Offenburg – Hornberg
Pforzheim – Horb	Pforzheim – Brötzingen, Nagold – Horb
Mosbach – Crailsheim	Mosbach – Seckach, Lauda – Königshofen
Bräunlingen – Villingen	Bräunlingen – Hüfingen
Donaueschingen – Ulm	Donaueschingen – Immendingen, Riedlingen – Ulm
Aulendorf – Wangen	Kißlegg – Wangen
Aulendorf – Leutkirch	Kißlegg – Leutkirch
Osnabrück – Bremen	Osnabrück – Osnabrück-Eversburg, Delmenhorst – Bremen Hbf
Hannover – Hamburg-Harburg	Hannover – Bennemühlen, Soltau Bf, Buchholz – Hamburg-Harburg
Uelzen – Braunschweig	Uelzen – Wieren
Herford – Elze	Herford – Löhne, Hameln – Elze
Paderborn – Kreiensen	Paderborn – Langeland
Paderborn – Göttingen	Paderborn – Langeland
Göttingen – Nordhausen	Göttingen – Northeim
Göttingen – Bad Harzburg	Göttingen – Kreiensen
Hannover – Bad Harzburg	Hannover – Hildesheim
Wolfsburg – Magdeburg	Wolfsburg – Oebisfelde, Barleben – Magdeburg
Bützow – Pasewalk – Stettin	Bützow – Lalendorf
Pasewalk – Ueckermünde	Pasewalk – Jatznick
Wittenberge – Neuruppin – Berlin-Gesundbrunnen	Hennigsdorf – Reinickendorf (Stromscheine S-Bahn), Berlin-Schönholz – Berlin-Gesundbrunnen

<b>Linienlaufweg mit Dieseltraktion</b>	<b>Elektrifizierter Linienabschnitt</b>
Werneuchen – Berlin Ostkreuz	Biesdorfer Kreuz – Berlin Ostkreuz
Küstrin – Berlin Ostkreuz	Biesdorfer Kreuz – Berlin Ostkreuz
Wensickendorf – Karower Kreuz – Berlin-Gesundbrunnen	Karow – Berlin-Gesundbrunnen
Groß Schönebeck – Schildow – Berlin-Gesundbrunnen	Berlin-Schönholz – Berlin-Gesundbrunnen
Potsdam Hbf – Jüterbog	Potsdam Hbf – Lienewitz
Beelitz Stadt – Berlin Hbf – Hennigsdorf	Beelitz Stadt – Seddin
Berlin-Schöneweide – Templin Stadt – Eberswalde	Berlin-Schöneweide – Löwenberg, Britz – Eberswalde
Prerow – Ostseebad Binz	Velgast – Ostseebad Binz
Kaisersesch – Limburg	Andernach – Niederlahnstein
Jabach – Saarbrücken	Illingen – Saarbrücken (Illingen – Wemmetsweiler nur ein Streckengleis elektrifiziert)
Saarbrücken – Pirmasens	Saarbrücken – Rohrbach (Saar)
Neustadt (Weinstr.) – Karlsruhe	Wörth – Karlsruhe
Neustadt (Weinstr.) – Karlsruhe	Wörth – Karlsruhe
Koblenz/Bingen – Kaiserslautern	Koblenz – Bingen (nur in HVZ)
Kleve – Düsseldorf Hbf	Krefeld Hbf – Düsseldorf Hbf
Geldern – Neuss Hbf	Krefeld Hbf – Neuss Hbf
Xanten – Duisburg	Millingen – Duisburg
Kamp-Lintfort – Bottrop Hbf	Rheinkamp – Bottrop Hbf
Bergheim – Düsseldorf Hbf	Neuss Hbf – Düsseldorf Hbf
Trier – Köln Messe/Deutz	Kall – Köln Messe/Deutz
Trier – Köln Messe/Deutz	Kall – Köln Messe/Deutz
Coesfeld/Borken – Essen-Steele	Gladbeck West – Essen-Steele
Dorsten – Dortmund Hbf	Gelsenkirchen-Bismarck – Herne Hot
Enschede – Dortmund Hbf	Gronau Grenze – Gronau; Lünen – Dortmund Hbf
Gronau – Dortmund Hbf	Lünen – Dortmund Hbf
Hagen Hbf – Warburg	Hagen Hbf – Schwerte
Dortmund – Brilon Stadt/Winterberg	Dortmund Hbf – DO-Hörde
Dortmund – Iserlohn	Dortmund Hbf – DO-Hörde

<b>Linienlaufweg mit Dieseltraktion</b>	<b>Elektrifizierter Linienabschnitt</b>
Münster Hbf – Bielefeld Hbf	Rheda-Wiedenbrück – Bielefeld Hbf
Rhaden – Bielefeld Hbf	Bünde – Bielefeld Hbf
Paderborn Hbf – Kreiensen/Göttingen	Paderborn Hbf – Altenbeken
Limburg – Siegen Hbf	Au (Sieg) – Siegen Hbf
Betzdorf – Dillenburg	Haiger – Dillenburg
Siegen Hbf – Bad Berleburg	Siegen Hbf – Kreuztal

Hinweis: Nicht relevant sind Linien, die in Großknoten unter Fahrdraht fahren und schnell in ein nicht elektrifiziertes Netz abzweigen.

## Anlage 3

Die nachfolgende Tabelle zeigt die entsprechenden Beförderungszeitquotienten (BZQ) im jeweiligen Zuglaufabschnitt, die im dritten Entwurf im Vergleich zum zweiten beschleunigt bzw. verlangsamt wurden. Grundlage der Aufstellung bildet dabei die jeweils langsamste Trasse im genannten Abschnitt. Es kann also davon ausgegangen werden, dass zahlreiche Züge der entsprechenden Relationen schneller bzw. mit einem niedrigeren BZQ eingeplant sind. Die Auswertung ist damit seitens der Gutachter „zur sicheren Seite“ gestaltet.

Zuglaufabschnitt	BZQ der langsamsten Trasse des 2. GE	BZQ der langsamsten Trasse des 3. GE	Differenz
Ingolstadt – Neustadt (Donau)	1,9	1,1	-0,8
Rostock – Hamburg	1,6	1,2	-0,4
Lübeck – Lehrte via Büchen	1,8	1,5	-0,3
Maschen – Lehrte via NBS	1,7	1,5	-0,2
Emden – Bremen	1,6	1,4	-0,2
Halle – Horka	1,3	1,1	-0,2
Bischofsheim – Main-Neckar – Friedrichsfeld	1,5	1,3	-0,2
Kassel – Main-Neckar – Mannheim	1,6	1,5	-0,1
Wiesbaden Ost – Frankfurt-Griesheim	1,9	1,8	-0,1
Magdeburg – Horka	1,2	1,1	-0,1
Maschen – Osnabrück	1,2	1,1	-0,1
Lübeck – Lehrte – Magdeburg via Büchen	1,7	1,6	-0,1
Nürnberg – Ingolstadt – München	1,5	1,4	-0,1
Troisdorf – Bischofsheim	1,3	1,2	-0,1
Bebra – Nürnberg	1,4	1,3	-0,1
Seelze – Stendal	1,5	1,4	-0,1
Freiburg – Basel	1,5	1,4	-0,1
Seelze – NBS – Würzburg	1,6	1,6	0,0
Köln – linke Rheinstraße – Mannheim	1,6	1,6	0,0
Dresden – Decin	1,1	1,1	0,0
Seddin – Horka	1,3	1,3	0,0
Seddin – Rüdersdorf	1,5	1,5	0,0
Magdeburg – Halle	1,3	1,3	0,0

Zuglaufabschnitt	BZQ der langsamsten Trasse des 2. GE	BZQ der langsamsten Trasse des 3. GE	Differenz
Rostock – Stralsund	2,2	2,2	0,0
Donauwörth – Ulm	2,4	2,4	0,0
Donauwörth – Ingolstadt	3,0	3,0	0,0
Lindau – München	2,2	2,2	0,0
Bremerhaven – Osnabrück	1,2	1,2	0,0
Bremen – Seelze	1,3	1,3	0,0
Jade-Weser-Port – Osnabrück	1,2	1,2	0,0
Jade-Weser-Port – Seelze	1,3	1,3	0,0
Bebra – Würzburg	1,2	1,2	0,0
Eifeltor – linke Rheinstrecke – Mannheim	1,6	1,6	0,0
Saabrücken – Mannheim	1,5	1,5	0,0
Troisdorf – Saarbrücken	1,3	1,3	0,0
Trier – Perl – FR	1,2	1,2	0,0
Saarbrücken – Forbach – FR	1,0	1,0	0,0
Mainz-Bischofsheim – Frankfurt Ost	1,2	1,2	0,0
Ulm – Friedrichshafen	1,5	1,5	0,0
Seelze – Halle	1,3	1,3	0,0
Lehrte – Bebra	1,3	1,3	0,0
Seelze – Bebra	1,4	1,4	0,0
Mannheim – ALT – Basel	1,4	1,4	0,0
Mannheim – NBS – Basel	1,5	1,5	0,0
Kehl – Basel	1,2	1,2	0,0
Montzen (BE) – Aachen	1,0	1,0	0,0
Landshut – Dingolfing	3,0	3,1	0,1
Falkenberg – Neuburxdorf	1,0	1,1	0,1
Seedin – Halle	1,3	1,4	0,1
Halle – Dresden	1,1	1,2	0,1
Halle – Reichenbach	1,1	1,2	0,1

Zuglaufabschnitt	BZQ der langsamsten Trasse des 2. GE	BZQ der langsamsten Trasse des 3. GE	Differenz
Berlin – Dresden	1,2	1,3	0,1
Seddin – Cottbus	1,1	1,2	0,1
Halle – VDE8 – Nürnberg	1,7	1,8	0,1
Maschen – Lehrte via Bestand	1,1	1,2	0,1
Maschen – Magdeburg	1,1	1,2	0,1
Bremen – Stendal	1,2	1,3	0,1
Bremerhaven – Seelze via Bremervörde	1,4	1,5	0,1
Maschen – Bremen	1,2	1,3	0,1
Nordenham – Seelze	1,6	1,7	0,1
Hagen – Friedberg	1,4	1,5	0,1
Bischofsh. – Riedbahn – Biblis – Worms – BASF	1,5	1,6	0,1
Hagen – Siegen	1,2	1,3	0,1
Mannheim – Neckarsulm	1,3	1,4	0,1
Lehrte – NBS – Würzburg	1,5	1,6	0,1
Seelze – Gross-Gleidingen – Beddingen	1,2	1,3	0,1
Mannheim – Kehl	1,4	1,5	0,1
Wismar – Magdeburg	1,1	1,3	0,2
Magdeburg – Dresden	1,1	1,3	0,2
Magdeburg – Baalberge	1,1	1,3	0,2
Halle – Böhlen	1,1	1,3	0,2
Hamburg – Wittenberge – Berlin	1,6	1,8	0,2
Maschen – Seelze via Nienburg	1,1	1,3	0,2
Maschen – Minden – Hamm	1,8	2,0	0,2
Troisdorf – Riedbahn – Mannheim Rbf	1,3	1,5	0,2
Halle – Halberstadt	2,1	2,3	0,2
Falkenberg – Cottbus	1,0	1,2	0,2
Kamenz – Senftenberg	1,4	1,6	0,2
Mannheim Friedrichsfeld – Main-	1,4	1,6	0,2

Zuglaufabschnitt	BZQ der langsamsten Trasse des 2. GE	BZQ der langsamsten Trasse des 3. GE	Differenz
Neckar – Bebra			
Ludwigshafen – Karlsruhe	1,5	1,7	0,2
Stuttgart – Singen	1,7	2,0	0,3
Magdeburg – Reichenbach	1,1	1,4	0,3
Magdeburg – Seddin	1,3	1,6	0,3
Eberswalde – Wustermark	1,3	1,6	0,3
Friedberg – Würzburg	1,3	1,6	0,3
Stendal – Wustermark	1,4	1,7	0,3
Brandenburg – Seddin	1,5	1,9	0,4
Mannheim – Heidelberg – Karlsruhe	1,4	1,8	0,4
Bebra – Riedbahn – Mannheim RBF	1,4	2,0	0,6
(BASF –) Ludwigshafen-Oggersheim – Mannheim Rbf	1,3	2,0	0,7
Stuttgart – Böblingen	1,7	2,4	0,7
Bischofsheim – Würzburg	1,3	2,2	0,9
Hinweise: 1) Je kleiner der BZQ, desto weniger wird die Trasse verlangsamt. 2) Ein BZQ von 1,0 bedeutet, dass der Zug genauso schnell verkehrt wie technisch möglich, also ohne Einschränkungen durch etwaige fahrplantechnischen Abhängigkeiten.			

## Anlage 4

Die nachfolgende Tabelle zeigt die entsprechenden Beförderungszeitquotienten (BZQ) im jeweiligen Zuglaufabschnitt. Grundlage der Aufstellung bildet dabei die jeweils langsamste Trasse im genannten Abschnitt. Es kann also davon ausgegangen werden, dass zahlreiche Züge der entsprechenden Relationen schneller bzw. mit einem niedrigeren Beförderungszeitquotienten eingeplant sind. Die Auswertung ist damit seitens der Gutachter „zur sicheren Seite“ gestaltet.

<b>Zuglaufabschnitt</b>	<b>BZQ der jeweils langsamsten Trasse im 3. Gutachterentwurf</b>
Landshut – Dingolfing	3,1
Donauwörth – Ingolstadt	3,0
Donauwörth – Ulm	2,4
Stuttgart – Böblingen	2,4
Halle – Halberstadt	2,3
Rostock – Stralsund	2,2
Lindau – München	2,2
Bischofsheim – Würzburg	2,2
Maschen – Minden – Hamm	2,0
Stuttgart – Singen	2,0
Bebra – Riedbahn – Mannheim RBF	2,0
(BASF –) Ludwigshafen-Oggersheim – Mannheim Rbf	2,0
Brandenburg – Seddin	1,9
Wiesbaden Ost – Frankfurt-Griesheim	1,8
Halle – VDE8 – Nürnberg	1,8
Hamburg – Wittenberge – Berlin	1,8
Mannheim – Heidelberg – Karlsruhe	1,8
Nordenham – Seelze	1,7
Ludwigshafen – Karlsruhe	1,7
Stendal – Wustermark	1,7
Lübeck – Lehrte – Magdeburg via Büchen	1,6
Seelze – NBS – Würzburg	1,6
Köln – linke Rheinstrecke – Mannheim	1,6
Eifeltor – linke Rheinstrecke – Mannheim	1,6
Bischofsh. – Riedbahn – Biblis – Worms – BASF	1,6
Lehrte – NBS – Würzburg	1,6

<b>Zuglaufabschnitt</b>	<b>BZQ der jeweils langsamsten Trasse im 3. Gutachterentwurf</b>
Kamenz – Senftenberg	1,6
Mannheim Friedrichsfeld – Main-Neckar – Bebra	1,6
Magdeburg – Seddin	1,6
Eberswalde – Wustermark	1,6
Friedberg – Würzburg	1,6
Lübeck – Lehrte via Büchen	1,5
Maschen – Lehrte via NBS	1,5
Kassel – Main-Neckar – Mannheim	1,5
Seddin – Rüdersdorf	1,5
Saabrücken – Mannheim	1,5
Ulm – Friedrichshafen	1,5
Mannheim – NBS – Basel	1,5
Bremerhaven – Seelze via Bremervörde	1,5
Hagen – Friedberg	1,5
Mannheim – Kehl	1,5
Troisdorf – Riedbahn – Mannheim Rbf	1,5
Emden – Bremen	1,4
Nürnberg – Ingolstadt – München	1,4
Seelze – Stendal	1,4
Freiburg – Basel	1,4
Seelze – Bebra	1,4
Mannheim – ALT – Basel	1,4
Seddin – Halle	1,4
Mannheim – Neckarsulm	1,4
Magdeburg – Reichenbach	1,4
Hinweise: 1) Je kleiner der BZQ, desto weniger wird die Trasse verlangsamt. 2) Ein BZQ von 1,0 bedeutet, dass der Zug genauso schnell verkehrt wie technisch möglich, also ohne Einschränkungen durch etwaige fahrplantechnischen Abhängigkeiten. 3) Die BZQ-Durchschnittswerte für alle Trassen eines Zuglaufabschnitts sind meist niedriger und können auch unter 1,4 liegen.	





