

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Lisa Badum, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Dr. Ingrid Nestle, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden, Daniela Wagner, Gerhard Zickenheiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Entwicklung der Fahrzeiten im Schienennetz**

Die Fahrzeit ist ein wichtiger Parameter für die Verkehrsmittelwahl. Kürzere Fahrzeiten eines Verkehrsmittels führen zu entsprechenden Verlagerungen auf dieses Verkehrsmittel. Insbesondere Fahrzeitverkürzungen auf der Schiene gehen oftmals mit einer veränderten Moduswahl einher, wobei sie auch Einflüsse auf die Zielwahl und sogar auf die Erzeugung von Verkehr haben.

Aus klimapolitischer Sicht ist dies relevant, da durch eine Verkürzung der Fahrzeiten im Schienenverkehr Verkehre auf die klimafreundliche und energieeffiziente Schiene verlagert werden können und damit zum einen Treibhausgas eingespart werden können, zum anderen kann die Beförderung mit möglichst geringem Energieaufwand im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln erfolgen.

Durch den Neu- und Ausbau von Schienenstrecken in Deutschland konnten Fahrzeiten reduziert werden. Allerdings gibt es auch gegenläufige Entwicklungen, beispielsweise eine wieder ansteigende Fahrzeit nach Inbetriebnahme von Neu- und Ausbaustrecken (z. B. Hamburg – Berlin: 2006 minimale Fahrzeit 93 Minuten [https://www.fernbahn.de/datenbank/suche/?zug\\_id=20060101002](https://www.fernbahn.de/datenbank/suche/?zug_id=20060101002) (zur besseren Vergleichbarkeit 2006, da 2005 ab Zoologischer Garten); 2020 minimale Fahrzeit 103 Minuten [https://www.fernbahn.de/datenbank/suche/?zug\\_id=20200100600](https://www.fernbahn.de/datenbank/suche/?zug_id=20200100600); Deutschlandtakt dritter Zielfahrplan minimale Fahrzeit 101 Minuten [https://www.fernbahn.de/datenbank/suche/?zug\\_id=20300101094](https://www.fernbahn.de/datenbank/suche/?zug_id=20300101094)).

In der Entscheidung der planmäßigen Fahrzeit sind viele Überlegungen zu betrachten wie beispielsweise zusätzliche Reserven für den Abbau bzw. Vermeidung von Verspätungen, der Energieverbrauch, die Anforderungen des Deutschlandtakts, aber auch die sich dadurch erhöhende Reisezeit.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie berechnet die Deutschen Bahn AG den Regelzuschlag (vgl. [https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/1359520/a15c08803ce7991655355a02a87438ed/produktbeschreibung\\_fahrzeitberechnung-data.pdf](https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/1359520/a15c08803ce7991655355a02a87438ed/produktbeschreibung_fahrzeitberechnung-data.pdf))?

Wie hat sich der prozentuale Anteil des Regelzuschlags in den letzten zehn Jahren (bitte Jahresscheiben angeben) entwickelt?

2. Macht die DB Fernverkehr AG zusätzliche Fahrzeitzuschläge?  
Wenn ja, in welcher Höhe?  
Ist diese Unterscheidung streckenabhängig?  
Wie war die Entwicklung dieser Fahrzeitzuschläge in den letzten zehn Jahren (bitte Jahresscheiben angeben)?
3. Wie entwickelten sich die Verspätungen der DB Fernverkehr AG in den letzten zehn Jahren (bitte Jahresscheiben angeben)?
4. Wie entwickelten sich die Verspätungen der DB Regio AG in den letzten zehn Jahren (bitte Jahresscheiben angeben und nach Ländern differenzieren)?
5. Gibt es bei der Deutschen Bahn AG zusätzliche Fahrzeitaufschläge für hochbelastete Strecken oder Knoten?  
Wenn ja, wie hoch sind diese?
6. Gibt es Planungen, in Zukunft die Gewichtung zwischen Pünktlichkeit und Fahrzeit zu ändern?
7. Wann wurde die aktuelle Gewichtung „Pünktlichkeit vor Fahrzeit“ seitens der DB beschlossen (bitte die betreffenden Konsultationen angeben)?
8. Was ist die kürzeste erreichbare Fahrzeit (inklusive Regelzuschlag, ohne weitere Zuschläge) zwischen folgenden Städten (ohne Zwischenhalt)
  - a) Hannover – Berlin Hauptbahnhof (Hbf),
  - b) Frankfurt – Berlin Hbf via Kassel,
  - c) Frankfurt – Berlin Hbf via Erfurt,
  - d) Hamburg – Köln,
  - e) Frankfurt – Stuttgart,
  - f) Nürnberg – Stuttgart,
  - g) Nürnberg – Berlin,
  - h) München – Nürnberg,
  - i) Hannover – Hamm,
  - j) Hamm – Düsseldorf,
  - k) Hamm – Köln,
  - l) Köln – Frankfurt,
  - m) Stuttgart – München?
9. Was ist die minimal fahrbare Zeit (inklusive Regelzuschlag) ohne weitere Pufferzuschläge und unter steter Ausföhrung der maximalen Geschwindigkeit zwischen Berlin Hbf und Hamburg Hbf?
10. Aus welchen Gründen verlängerte sich die Fahrzeit zwischen Berlin Hbf und Hamburg Hbf zwischen 2006 und 2020?
11. Wie entwickelte sich der Regelzeitzuschlag für Fahrten zwischen Berlin Hbf und Hamburg Hbf zwischen 2006 und 2020 (bitte jeweils absolut und relativ angeben sowie auch für Deutschlandtaktfahrzeit angeben)?
12. Wie entwickelten sich die zusätzlichen Fahrplanpuffer für Fahrten zwischen Berlin Hbf und Hamburg Hbf zwischen 2006 und 2020?

13. Wie hoch war der Anteil verspäteter Fernverkehrszüge 2006, wie hoch 2020 (wenn möglich ausschließlich Fernverkehrszüge ohne Zwischenhalte außerhalb von Berlin und Hamburg)?

Wie ist für Fernverkehrszüge die Entwicklung der Verspätung auf dieser Strecke (bitte für 2006 und 2020 angeben jeweils in beide Richtungen)?

14. Wie entwickelte sich die Auslastung der Strecke Berlin Hbf – Hamburg Hbf zwischen 2006 und 2020 (bitte jeweils mindestens durchschnittliche Auslastung, minimale und maximale Auslastung unter Angabe des Streckenabschnitts angeben)?

Wie entwickelt sich die Auslastung dieser Strecke im Rahmen des Deutschlandtakts?

15. Wie viele Güterzüge verkehren pro Tag zwischen Berlin Hbf – Hamburg Hbf (2006 und 2020, jeweils auch Angaben zu Streckenabschnitten möglich), und verteilt sich die entsprechende Belegung im Tagesgang (bitte für einen Werktag und Werte für 2006, 2010, 2015 und 2020 angeben)?

16. Wie viele Züge des Schienenpersonennahverkehrs verkehren pro Tag auf den Strecken zwischen Berlin Hbf – Hamburg Hbf (2006 und 2020, jeweils auch getrennte Angabe zu Streckenabschnitten)?

17. Wie entwickelte sich der Bauzuschlag im Fahrplan auf der Strecke Berlin Hbf – Hamburg Hbf von 2006 bis 2020 (auch getrennte Angaben zu Streckenabschnitten möglich)?

18. Wie entwickelte sich die planmäßige Wartezeit von Zügen der DB Fernverkehr zwischen Berlin Hbf und Hamburg (für Züge ohne Halt außerhalb von Berlin und Hamburg) zwischen 2006 und 2020?

19. Sind Maßnahmen zur Erhöhung der Streckenkapazität oder zur erneuten Reduzierung der Fahrzeit zwischen Hamburg und Berlin geplant?

Wenn ja, welche?

20. Wie hoch ist der Energieverbrauch für einen Fernverkehrszug (bitte für die eingesetzten Triebzüge bzw. Fernverkehrsgarnituren angeben, bitte jeweils unter Angabe der Sitzplätze) zwischen Hamburg und Berlin (ohne Halte außerhalb von Berlin und Hamburg) bei fahrplanmäßiger Fahrt beziehungsweise bei Ausfahrten der maximalen Geschwindigkeit?

21. Aus welchen Gründen veränderte sich die Fahrzeit für den Zug Köln – Hamburg (Abfahrt jeweils – etwas schwankend – nach 6:15 Uhr Köln Hbf) von 3:17 Uhr (1995) auf 3:36 Uhr (2020) (Quellen jeweils fernbahn.de)?

22. Konnte durch die Verlängerung der Fahrzeit eine Erhöhung der Pünktlichkeit erreicht werden?

Wie hat sich in diesem Zeitraum die Auslastung der befahrenen Streckenabschnitte geändert?

23. Welche Streckenabschnitte bewirken eine Verlängerung der Fahrzeit?

Sind auf diesen Maßnahmen geplant?

24. Sind in Zukunft weitere Nonstop-Sprinterverbindungen zwischen Großstädten mit unter vier Stunden Fahrzeit geplant (im Deutschlandtakt sind solche Verbindungen nicht vorgesehen – dort Reisezeit von stets über vier Stunden (vgl. deutschlandtakt.de)?

25. Gibt es aktuell noch ICE-Züge zwischen Frankfurt und Berlin ohne Zwischenhalt?

Wenn ja, wie viele?

Wenn nein, wann ist die Einführung eines solchen Angebots geplant?

26. Aus welchen Gründen verlängerte sich die Fahrzeit zwischen Stuttgart und München von 1995 (2:04 Uhr) bis 2020 (2:13 Uhr – die meisten ICE 2:16 Uhr, Quelle jeweils fernbahn.de)?
27. Wie hoch ist die vorgesehene maximale Geschwindigkeit auf der Strecke zwischen Flughafen Fernbahnhof und Siegburg/Bonn bei fahrplanmäßiger Fahrt des schnellsten (gemäß Fahrzeit – auch Durchfahrt durch Siegburg möglich) auf der Strecke verkehrenden Zugs ohne Verspätung?
28. Wie hoch ist der Energieverbrauch eines ICE 3 (BR 403 – Einzeltraktion, bitte Sitzplätze angeben) zwischen Siegburg/Bonn und Frankfurt Fernbahnhof Flughafen bei fahrplanmäßiger Fahrt und bei Ausfahren der maximalen Geschwindigkeit?

Wie gestaltet sich jeweils die Fahrzeit?

Wie stark steigt der Energieverbrauch verhältnismäßig bei einer Doppeltraktion BR 403?

29. Wie hoch ist der Energieverbrauch eines ICE 4 (12-teilig, bitte der Sitzplätze angeben) zwischen Siegburg/Bonn und Frankfurt Fernbahnhof Flughafen bei fahrplanmäßiger Fahrt und bei Ausfahren der maximalen Geschwindigkeit?

Wie hoch ist jeweils die Fahrzeit?

30. Wie häufig mussten in den letzten fünf Jahren Trassenanmeldungen des Nah- und Güterverkehrs zurückgestellt werden, weil Züge des Fernverkehrs (alle Unternehmen, nicht nur DB Fernverkehr) Trassenkonflikte verursacht haben (bitte jeweils für die Jahre getrennt angeben; wenn insgesamt unter 20 Fälle bitte jeweilige Konstellation angeben, bitte auch betreffende Relation bzw. Strecke angeben)?

31. Wie häufig soll die kürzlich angekündigte Sprinterverbindung München – Frankfurt/Flughafen verkehren (<https://www.inside-digital.de/news/deutsche-bahn-lufthansa-ice-sprinter>)?

Was ist die Fahrzeit zwischen München und Frankfurt sowie zwischen Nürnberg und Frankfurt?

32. Ergeben sich aufgrund der Sprinterverbindung München – Frankfurt/Flughafen Trassenkonflikte mit anderen Zügen des Fern-, Nah- und Güterverkehrs?

Wenn ja, wie viele, und wie werden diese gelöst?

33. Wie häufig soll die angekündigte Sprinterverbindung Bonn/Köln – Berlin verkehren (<https://www.wa.de/nordrhein-westfalen/ice-sprinter-nrw-berlin-hamm-hauptbahnhof-bonn-koeln-halt-deutsche-bahn-verbinding-zr-90238950.html>)?

34. Ergeben sich durch die Sprinterverbindung Bonn/Köln – Berlin Trassenkonflikte, insbesondere mit dem Nahverkehr?

Wenn ja, welche, und wie sollen diese gelöst werden?

Berlin, den 9. August 2021

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**