

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Lisa Badum, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/31990 –**

Entwicklung der Fahrzeiten im Schienennetz

Vorbemerkung der Fragesteller

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 Treibhausgase 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 (zur besseren Vergleichbarkeit 2006, da 2005 ab Zoologischer Garten); 2020 minimale Fahrzeit 103 Minuten 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).

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.

1. Wie berechnet die Deutschen Bahn AG den Regelzuschlag (vgl. 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?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) ist der Regelzuschlag ein gleichmäßig verteilter prozentualer Zuschlag zur reinen Fahrzeit. Die Höhe dieses Zuschlags ist von der Traktionsart (Diesel- oder Elektrobetrieb) und von der zulässigen Geschwindigkeit des Zuges abhängig. Da der Regelzuschlag somit auf Basis von Zugparametern berechnet wird, gibt es keine Entwicklungen bzw. zeitliche Ganglinien.

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)?

Nach Auskunft der DB AG entwickelt die DB Fernverkehr AG Fahrpläne mit hoher Betriebsqualität und möglichst kurzen Reisezeiten. Gemäß den Vorgaben der DB Netz AG werden Bau- und Regelzuschläge in den Fahrplan eingearbeitet. In bestimmten Fällen plant man weitere Reserven ein, z. B. um für Anschlüsse aus anderen Fern- oder Nahverkehrszügen die Mindestumsteigezeit gewährleisten zu können oder wegen Einfahrslots bei hoch ausgelasteten Bahnhöfen. Die Fahrplanerstellung koordiniert die DB Netz AG, die Wechselwirkungen zwischen den Zugtrassen des Fern-, Nah- und Güterverkehrs berücksichtigt.

3. Wie entwickelten sich die Verspätungen der DB Fernverkehr AG in den letzten zehn Jahren (bitte Jahresscheiben angeben)?

Die Entwicklung im Zeitraum von 2011 bis 2020 ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Jahr	Pünktlichkeit DB Fernverkehr AG in Prozent
2011	80,0
2012	79,1
2013	73,9
2014	76,5
2015	74,4
2016	78,9
2017	78,5
2018	74,9
2019	75,9
2020	81,8

Quelle: DB AG

4. Wie entwickelten sich die Verspätungen der DB Regio AG in den letzten zehn Jahren (bitte Jahresscheiben angeben und nach Ländern differenzieren)?

Nach Auskunft der DB AG liegen keine Daten vor dem Jahr 2014 vor. Die Tabelle zeigt die Pünktlichkeiten aufgeteilt nach Ländern für die DB Regio AG.

in Prozent	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Baden-Württemberg	94,2	94,0	93,4	93,4	92,7	92,2	94,8	94,8
Bayern	94,9	94,2	94,9	94,5	93,7	93,4	95,0	93,9
Berlin	92,9	92,3	97,3	96,9	97,3	97,8	98,3	98,0
Brandenburg	93,1	92,5	94,5	94,9	95,3	95,6	96,4	95,9
Bremen	85,2	86,3	86,8	87,3	86,0	90,4	92,3	89,7
Hamburg	92,7	91,3	91,8	91,4	89,0	96,7	97,5	98,1
Hessen	91,6	90,5	91,8	91,5	90,9	91,5	93,5	92,9
Mecklenburg-Vorpommern	95,8	95,7	96,9	96,0	96,6	96,8	97,5	97,7
Niedersachsen	93,7	92,9	93,7	93,4	92,3	93,2	93,9	92,7
Nordrhein-Westfalen	93,0	92,5	93,1	92,4	91,3	92,1	92,7	92,7
Rheinland-Pfalz	94,4	93,0	94,2	93,6	92,7	93,5	95,1	95,2
Saarland	96,0	95,6	96,1	95,4	95,3	96,5	96,0	95,4
Sachsen	96,4	95,1	96,0	95,9	95,5	96,5	97,4	97,7
Sachsen-Anhalt	94,4	91,2	93,3	94,2	94,6	95,6	96,6	95,8
Schleswig-Holstein	93,4	91,7	93,7	92,0	87,9	92,6	93,6	94,3
Thüringen	93,7	92,6	94,3	95,7	95,9	96,3	96,7	95,9

Quelle: DB AG, für 2021 ist das erste Halbjahr dargestellt

5. Gibt es bei der Deutschen Bahn AG zusätzliche Fahrzeitaufschläge für hochbelastete Strecken oder Knoten?
Wenn ja, wie hoch sind diese?
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?
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)?

Die Fragen 5, 11, 12 und 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Neben dem Regelzuschlag als prozentualem Zeitzuschlag, der im Verhältnis zur physikalischen Fahrzeit steht, werden nach Auskunft der DB AG Bauzuschläge als absolute Minutenwerte in die Fahrzeiten eingearbeitet, um kurzfristig auftretende Beeinträchtigungen von kleineren Baumaßnahmen oder Langsamfahrabschnitten abzufangen. Die Bauzuschläge werden punktuell vor größeren Knotenbahnhöfen eingebaut. Diese Zuschläge sind vom baulichen Zustand der Strecken abhängig und nicht vom Belastungsgrad. Eine Auswertung ist nicht möglich, da sich die infrastrukturellen Erhaltungsstände von Strecken und Knotenbahnhöfen und damit die Bauzuschläge unterscheiden. Nach Auskunft der DB AG gibt es keine weiteren Fahrplanpuffer.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 1 und 10 verwiesen.

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)?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG gibt es keine Gewichtung im Sinne von Fahrplanparametern.

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?

Nach Auskunft der DB AG ergeben sich folgende kürzeste erreichbare Fahrzeiten für die Strecken:

- Hannover – Berlin Hbf eine Stunde und 31 Minuten,
- Frankfurt – Berlin Hbf via Kassel drei Stunden und 47 Minuten,
- Frankfurt – Berlin Hbf via Erfurt drei Stunden und 29 Minuten,
- Hamburg – Köln drei Stunden und 16 Minuten,
- Frankfurt – Stuttgart eine Stunde und 14 Minuten,
- Nürnberg – Stuttgart eine Stunde und 54 Minuten,
- Nürnberg – Berlin zwei Stunden und 33 Minuten,
- München – Nürnberg 59 Minuten,
- Hannover – Hamm eine Stunde und 11 Minuten,
- Hamm – Düsseldorf 55 Minuten,
- Hamm – Köln eine Stunde 23 Minuten,
- Köln – Frankfurt 58 Minuten und
- Stuttgart – München eine Stunde und 57 Minuten.

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?

Nach Auskunft der DB AG betrögt die minimal fahrbare Fahrzeit 1 Stunde und 35 Minuten.

10. Aus welchen Grönden verlöngerte sich die Fahrzeit zwischen Berlin Hbf und Hamburg Hbf zwischen 2006 und 2020?

Nach Auskunft der DB AG verlöngerte sich die Fahrzeit zwischen Berlin Hbf und Hamburg Hbf zwischen den Jahren 2006 und 2020 wegen des Zustands der Strecke (Alter und Verschleiß) und den daraus resultierenden Bauzuschlägen.

Auch verönderte Fahrzeugeigenschaften wie beispielsweise bei der Bremsdynamik oder ein wechselnder Fahrzeugeinsatz der Eisenbahnverkehrsunternehmen von Lok bespannten Zügen zu Triebzügen können beitragen.

Zudem sind zum Teil zur Verbesserung der Betriebsqualitöt längere Haltezeiten eingeplant worden.

13. Wie hoch war der Anteil verspäteter Fernverkehrszüge 2006, wie hoch 2020 (wenn möglich ausschließlich Fernverkehrszüge ohne Zwischenhalte auöerhalb 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)?

Nach Auskunft der DB AG werden erst seit dem Jahr 2015 relationsscharfe Daten der DB Fernverkehr AG hierzu erhoben.

Im Jahr 2020 lag die Pönklichkeit auf der Relation Hamburg – Berlin (ausschließlich Fernverkehrszüge ohne Zwischenhalte auöerhalb von Berlin und Hamburg) bei 86,1 Prozent. Die Pönklichkeit auf den einzelnen Streckenabschnitten ist in den nachfolgenden Tabellen ausgewiesen:

Hamburg Berlin	
Streckenabschnitt (von – bis)	Pönklichkeit
Hamburg-Altona – Hamburg Dammtor	93,7
Hamburg Dammtor – Hamburg Hbf	93,2
Hamburg Hbf – Berlin-Spandau	86,8
Berlin-Spandau – Berlin Hbf	86,7
Berlin Hbf – Berlin Südkreuz	90,2

Berlin Hamburg	
Streckenabschnitt (von – bis)	Pönklichkeit
Berlin Südkreuz – Berlin Hbf	87,7
Berlin Hbf – Berlin-Spandau	90,6
Berlin-Spandau – Hamburg Hbf	82,0
Hamburg Hbf – Hamburg Dammtor	80,1
Hamburg Dammtor – Hamburg-Altona	76,9

Quelle: DB AG

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?

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)?

Die Fragen 14 und 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Anzahl aller Züge des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) sowie des Schienengüterverkehrs (SGV) und der sonstigen Züge über beide Richtungen Berlin Hbf – Hamburg Hbf sind der folgenden Tabelle zu entnehmen. Zur Auswertung wurde der Streckenabschnitt bei Dergenthin herangezogen. Die Daten sind die Mittelwerte von Dienstag bis Freitag aus der jeweiligen 43. Kalenderwoche („aufkommensstarke“ Woche).

Jahr	Anzahl Züge gesamt pro Tag	Anzahl Züge SGV pro Tag	Anzahl Züge SPNV pro Tag	Nennleistung pro Tag	Auslastung gesamt pro Tag
2010	158	94	18	261	61
2015	140	64	22	261	54
2020	162	82	20	261	62

Quelle: DB Netz

Die Zugzahlen im Abschnitt Dergenthin sind im 20 Prozent Quantil Median und 80 Prozent Quantil Median der folgenden Tabelle zu entnehmen. Ältere Daten als 2016 sind systemseitig nicht verfügbar. Bei diesen Daten handelt es sich um Mittelwerte eines Wochenschnittes auf Basis der jeweiligen Jahreswerte.

Alle Verkehrsarten:

Fahrplanjahr	20 Quantil	Median	80 Quantil
2016	101	126	138
2017	107	129	141
2018	119	140	155
2019	123	144	161
2020	109	131	151

Quelle: DB Netz

Die im Rahmen der volkswirtschaftlichen Bewertung des Gesamtplanfalls Deutschlandtakt ermittelte Verkehrsbelastung kann aus dem entsprechenden Projektdossier entnommen werden (abrufbar unter: https://downloads.ctfasset.s.net/scbs508bajse/4k7eoC8AXcRCCdzngTDYKp/a48ad12ca02b754418b1456f9e2bbf3e/Bewertung_der_Infrastrukturma_nahmen.pdf).

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)?

Nach Auskunft der DB AG sind ältere Daten als 2016 systemseitig nicht verfügbar. Für die Berechnung wurde für den Abschnitt Dergenthin ein Wochenschnitt auf Basis der jeweiligen Jahreswerte gebildet. Für das Jahr 2016 verkehrten auf der Strecke im Durchschnitt 53 Züge des SGV, 56 im Jahr 2017, 68 im Jahr 2018, 71 im Jahr 2019 und 63 Züge im Jahr 2020.

Die entsprechende Belegung im Tagesgang verteilt sich insbesondere auf den hoch ausgelasteten Tageszeitraum.

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?

Nach Auskunft der DB AG liegt im Fernverkehr die Wartezeit, die zu Zwecken der Sicherung von Anschlüssen für Reisende gewährt werden kann, bei 3 Minuten. Im Einzelfall entscheiden die Zuständigen über das Warten auf Anschlüsse.

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

Nach Auskunft der DB AG sind auf der Strecke Hamburg–Berlin kleine und mittlere Maßnahmen geplant. Dies umfasst die Errichtung von 740m-langen Überholgleisen (Neustadt (Dosse), (Schwarzenbek, Hamburg-Bergedorf) aus dem 740m-Netz-Programm. Darüber hinaus soll im Rahmen des Klimaschutzprogramms ein 740m-langes Überholgleis in Hamburg-Aumühle und eine zusätzliche Weichenverbindung in Hagenow Land realisiert werden. Ferner sind weitere Maßnahmen zur Umsetzung des Deutschlandtakts geplant. Diese können aus der bewerteten Maßnahmenliste zum Gesamtplanfall Deutschlandtakt eingesehen werden (abrufbar unter: <https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/7DCXM4rOA6vEJzh8jw1DxN/0f2a84cfe964f6ad1d63e54b8ee7b7c4/sma-entwurf-massnahmen-planfall-deutschlandtakt.pdf>).

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?

Nach Auskunft der DB AG beträgt der Energieverbrauch der Baureihe 412 (ICE 4 12-Teiler, 830 Sitzplätze) auf der Strecke zwischen Hamburg Hauptbahnhof und Berlin Hauptbahnhof (mit Halt in Berlin-Spandau) bei fahrplanmäßiger Fahrt durchschnittlich 3.916 kWh. Bei Fahrten mit einer straffen Fahrweise, die einen Verspätungsabbau sicherstellen, ist ein Energieverbrauch von durchschnittlich 4.095 kWh zu verzeichnen. Der Betrachtungszeitraum für die Auswertung ist April bis Juli 2021.

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)?

Nach Auskunft der DB AG betrug die Fahrzeit des ICE 639, der außerhalb durchgehender Vertaktungen verkehrte, im Jahr 1995 auf dieser Strecke 3 Stunden und 15 Minuten.

Seitdem hat es sukzessive wesentliche Mehrverkehre über alle Verkehrsarten auch auf dem Laufweg dieser Züge gegeben. Als besonders belastet sind dabei die Knoten Köln und Hamburg anzusehen, wofür zusätzliche Fahrzeitereserven vorgesehen werden. Darüber hinaus müssen Fahrzeitverlängerungen aufgrund von Bautätigkeiten berücksichtigt werden.

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?

Die Fragen 22 und 23 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG liegen der DB Netz AG dazu keine Untersuchungen bzw. Auswertungen vor.

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)?

Der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur beauftragte Zielfahrplan Deutschlandtakt stellt das Grundgerüst für einen optimal abgestimmten integralen Taktfahrplan im gesamten deutschen Schienenverkehr dar und bildet die Grundlage für die künftige Infrastrukturplanung des Bundes und die optimale Nutzung des Netzes. Die Bedienung der im Zielfahrplan hinterlegten Fernverkehrslinien obliegt den am Markt agierenden Verkehrsunternehmen. Die DB Fernverkehr AG prüft basierend auf Fahrzeugverfügbarkeit, Infrastruktur und Trassenbelegung kontinuierlich zusätzliche Sprinterverbindungen in Ergänzung zu den Taktzügen zwischen den Metropolen. Beispiele hierfür sind die Ausweitung der Sprinterverbindungen zwischen Berlin und München seit Dezember 2017 oder die neu geplanten Sprinterverbindungen Bonn – Köln – Berlin oder Düsseldorf – Köln – Frankfurt Flughafen – Nürnberg – München ab Dezember 2021.

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?

Nach Auskunft der DB AG gibt es eine ICE-Verbindung am Tag von Frankfurt nach Berlin ohne Zwischenhalt (Fahrtstrecke über Göttingen in 3:54 Std.). Seit der Teil-Inbetriebnahme von Neu- und Ausbaustrecken im Zuge des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nummer 8 (VDE 8) im Dezember 2015 verkehren die Sprinterzüge zwischen Frankfurt und Berlin über Erfurt und Halle (Saale). Die Reisezeit beträgt unter vier Stunden. Die Anzahl der Sprinterverbindungen auf dieser Strecke wurde in den letzten Jahren sukzessive auf derzeit bis zu sieben vertaktete Fahrten pro Tag und Richtung ausgebaut.

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)?

Nach Auskunft der DB AG wurde die Haltezeit in Ulm und Augsburg von eine auf zwei Minuten verlängert. Zusätzlich wurde ein weiterer Halt in München-Pasing aufgenommen. Die Fahrzeitverlängerung der Fahrzeit im Bereich Ulm ergibt sich aus den umfangreichen Spurplananpassungen der letzten Jahre. Gleichzeitig schwankt die Fahrzeit Ulm-Augsburg, da eine Fahrzeitreserve im Fahrplan aufgrund der Einpassung in die Taktfahrpläne und Knoten eingeplant ist.

Das Mengengerüst des SPNV wurde seit 1995 wesentlich erhöht wurde. Dies kann Kompromisse in der Fahrplangestaltung des schnelleren SPNV und des langsameren SPNV im Mischbetrieb auf gleichen Gleisen erfordern, wie z. B. eine Harmonisierung der Fahrgeschwindigkeiten auf Kosten der Fahrzeiten für den SPNV. Nach Auskunft der DB AG ist hier eine signifikante Abhilfe nur durch zusätzliche Infrastrukturen gerade für schnellfahrende Verkehre möglich, wie sie auf den bestehenden Neubaustrecken schon praktiziert oder derzeit geplant werden.

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?

Nach Auskunft der DB AG beträgt die maximale Geschwindigkeit auf der Strecke Flughafen Fernbahnhof und Bonn/Siegburg 300 km/h im ICE3.

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 Ausfahrten der maximalen Geschwindigkeit?

Wie gestaltet sich jeweils die Fahrzeit?

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

Nach Berechnung mit dem Programm Trassenfinder der DB Netz AG (<https://www.trassenfinder.de/>) beträgt der Energieverbrauch der Baureihe 403 (ICE 3, 444 Sitzplätze) auf der Strecke zwischen Siegburg/Bonn und Frankfurt Flug-

hafen Fernbahnhof bei fahrplanmäßiger Fahrt durchschnittlich 1.398 kWh. Die Fahrzeit Siegburg/Bonn – Frankfurt Flughafen Fernbahnhof beträgt durchschnittlich 39 Minuten; die Fahrzeit Frankfurt Flughafen Fernbahnhof – Siegburg/Bonn beträgt durchschnittlich 36 Minuten. Der Energieverbrauch bei einer Doppeltraktion (888 Sitzplätze) beträgt bei fahrplanmäßiger Fahrt durchschnittlich 2.766 kWh (verhältnismäßiger Anstieg gegenüber der Einfachtraktion von rund 98 Prozent).

Bei Fahrten mit einer straffen Fahrweise, die einen Verspätungsabbau sicherstellen, ist ein Energieverbrauch von durchschnittlich 1.467 kWh zu verzeichnen. Die durchschnittliche Fahrzeit beträgt in diesem Fall 36 Minuten (Siegburg/Bonn – Frankfurt Flughafen Fernbahnhof) bzw. 35 Minuten (Frankfurt Flughafen Fernbahnhof – Siegburg/Bonn). Der Energieverbrauch bei einer Doppeltraktion (888 Sitzplätze) beträgt in diesem Fall durchschnittlich 2.904 kWh (verhältnismäßiger Anstieg gegenüber der Einfachtraktion von rund 98 Prozent).

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?

Nach Berechnung mit dem Programm Trassenfinder der DB Netz AG beträgt der Energieverbrauch der Baureihe 412 (ICE 4 12-Teiler, 830 Sitzplätze) auf der Strecke zwischen Siegburg/Bonn und Frankfurt Flughafen Fernbahnhof bei fahrplanmäßiger Fahrt durchschnittlich 2.131 kWh. Die Fahrzeit Siegburg/Bonn – Frankfurt Flughafen Fernbahnhof beträgt durchschnittlich 44 Minuten; die Fahrzeit Frankfurt Flughafen Fernbahnhof – Siegburg/Bonn beträgt durchschnittlich 44 Minuten.

Bei Fahrten mit einer straffen Fahrweise, die einen Verspätungsabbau sicherstellen, ist ein Energieverbrauch von durchschnittlich 2.201 kWh zu verzeichnen. Die durchschnittliche Fahrzeit beträgt in diesem Fall 42 Minuten (Siegburg/Bonn – Frankfurt Flughafen Fernbahnhof) bzw. 41 Minuten (Frankfurt Flughafen Fernbahnhof– Siegburg/Bonn).

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)?

Nach Auskunft der DB AG ist für die Konfliktlösung von sich konkurrierenden Trassenanmeldungen für die DB Netz AG das geltende Regelwerk nach Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) maßgeblich. Das oberste Ziel ist es, einvernehmliche Lösungen mit den Zugangsberechtigten zu erarbeiten, sonst werden diskriminierungsfrei gesetzlich definierte Vergabekriterien nach ERegG angewendet.

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?

Nach Auskunft der DB AG sind ab 12. Dezember 2021 zwei Sprinterverbindungen pro Tag und Richtung zwischen München und Frankfurt Flughafen vorgesehen. Die Fahrzeit zwischen München und Frankfurt Flughafen beträgt rund 3 Stunden, zwischen Nürnberg und Frankfurt Flughafen rund 2 Stunden.

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?

Nach Auskunft der DB AG sind die Sprinterverbindungen konfliktfrei für den Fahrplan 2022 konstruiert (Netzfahrplanerstellung abgeschlossen). Zuvor aufgekommene Trassenkonflikte wurden im Zuge der Netzfahrplanerstellung 2022 einvernehmlich und diskriminierungsfrei 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-verbund-zr-90238950.html>)?

Nach Auskunft der DB AG sind ab 12. Dezember 2021 drei Sprinterverbindungen pro Tag und Richtung auf der Strecke Bonn Hbf – Köln Hbf – Berlin ohne weitere Zwischenhalte vorgesehen. Die Fahrzeit zwischen Köln Hbf und Berlin Hbf wird voraussichtlich knapp unter 4 Stunden betragen.

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

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

Nach Auskunft der DB AG benötigen die neuen Sprinterverbindungen nur geringfügige und abgestimmte Anpassungen des SPNV, ausschließlich im Bereich des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe. Diese konnten im Einvernehmen mit der Geschäftsführung des NWL ohne wesentliche Angebotsverschlechterung für Nahverkehrskunden gelöst werden. Im Detail sind dies: eine Verschiebung der Regionalbahn RB 71 um wenige Minuten zwischen Brackwede und Herford ohne Halt- oder Anschlussverluste; eine Überholung des Regionalexpresses RE 6 in Gütersloh ohne Halt- oder Anschlussverluste. Der abgestimmte zweistündliche Haltentfall des RE 6 in Hamm-Heessen wird vom Fahrplan 2024 auf Fahrplan 2022 dreimal pro Tag und Richtung vorgezogen; zudem wird der RE 13 in Schwerte ohne Halt- oder Anschlussverluste überholt.

