Deutscher Bundestag **Drucksache 21/9218**

21. Wahlperiode 12.11.2026

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Tarek Al-Wazir, Victoria Broßart, Swantje Henrike Michaelsen und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Bewertung der Fortschreibung des Zielfahrplans Deutschlandtakt

Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) haben die Intraplan Consult GmbH und die TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH im Rahmen des Vorhabens „Bundesschienennetzmodell II“ ein erstes Zwischenergebnis zur Bewertung der Fortschreibung des Deutschlandtakts vorgelegt (Stand: 13. Oktober 2026). Bewertet werden 70 bedarfsplanrelevante Einzelmaßnahmen mit haushaltsrelevanten Gesamtkosten von 41 835,6 Mio. Euro (netto, Preisstand: 2021) in einem gemeinsamen Planfall. Einem Barwert der Nutzen von 22.376,1 Mio. Euro steht ein Barwert der Investitionskosten von 24 970,8 Mio. Euro gegenüber; das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) beträgt 0,90. Die Gutachter halten fest, dass ein gesamtwirtschaftlicher Nutzen „derzeit nicht nachgewiesen werden“ kann. Die Arbeiten ruhen bis zur Vorlage eines Gutachtens zur Evaluierung des Verfahrens der fahrplanbasierten Infrastrukturentwicklung. Das Zwischenergebnis betrifft nur die zusätzlichen Maßnahmen der Fortschreibung, nicht den Deutschlandtakt an sich.

Der Bedarfsplan Schiene ist nach Projektbündeln gegliedert. Die Projektbündel 5 (NKV 1,5) und 6 (NKV 1,1) wurden neben anderen Projektbündeln 2024/25 nachbewertet; die Projektdossiers des BMV tragen den Stand 7. Januar 2026. Acht Maßnahmen der Fortschreibung mit zusammen 18 911,8 Mio. Euro, rund 45 Prozent der Paketkosten, überschneiden sich mit diesen Bündeln. Weil der Bezugsfall nur Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs enthält, „die in der Fortschreibung Deutschlandtakt nicht modifiziert wurden“, trägt das Paket seine vollen Kosten. So ist die Neubaustrecke Langenschwarz–Bad Hersfeld–Gerstungen mit 7 682,6 Mio. Euro einschließlich des Kernabschnitts aus Projektbündel 5 enthalten, beim Ausbau Ludwigsfelde – Jüterbog dagegen nur die Verlängerung. Für Planung und Bau setzt das Zwischenergebnis 12 und 19 Jahre an, die Projektbündel 5 und 6 rechnen mit 11 und 11 beziehungsweise 10 und 14 Jahren – obwohl zwischen beiden Bewertungen nur gut neun Monate liegen.

Zugleich nimmt der Bezugsfall einen großen Teil des Nutzens vorweg: Das Angebot der Fortschreibung ist dort „nahezu vollständig“ unterstellt, 97 Prozent der Güterverkehrsnachfrage der Verkehrsprognose 2040 werden bereits erreicht, und es gelten nicht bezifferte Annahmen zur Digitalisierung und Automatisierung. Die Seite „Fahrzeitvergleiche im SPV“ enthält keine Werte. Für den Tunnel unter dem Nord-Ostsee-Kanal stützt sich das Gutachten auf Verkehre eines Batteriewerks in Heide, das inzwischen deutlich kleiner geplant wird als ursprünglich vorgesehen (vgl. www.electrive.net/2026/04/10/northvolt-drei-bekommt-teilgenehmigung-fuer-bau-in-heide-und-zahlt-millionen-zurueck/, abgerufen am 29. Oktober 2026).

Die erfragten Angaben liegen dem BMV als Auftraggeber des Gutachtens und Herausgeber der Projektdossiers vor Seitenangaben beziehen sich auf das Zwischenergebnis vom 13. Oktober 2026.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wann, in welchem Vergabeverfahren und mit welchem Auftragswert hat das BMV das Vorhaben „Bundesschienennetzmodell II“ an die Intraplan Consult GmbH und die TTS TRIMODE Transport Solutions GmbH vergeben (bitte auch die Laufzeit angeben)?
2. Welche Kosten sind innerhalb dieses Auftrags für die Bewertung der Fortschreibung des Deutschlandtakts bislang angefallen, und welche sind noch vorgesehen?
3. Hat die Bundesregierung erwogen, die Bewertung der Fortschreibung durch weitere Gutachter überprüfen oder parallel durchführen zu lassen (bitte begründen, falls nicht)?
4. Aus welchen Gründen wurden die 70 bedarfsplanrelevanten Einzelmaßnahmen in einem gemeinsamen Planfall bewertet und nicht in einer Erweiterung der Projektbündel, nach denen der Bedarfsplan Schiene gegliedert ist (bitte begründen)?
5. Plant die Bundesregierung, die Maßnahmen der Fortschreibung in die bestehenden Projektbündel einzuarbeiten und diese neu zu bewerten (bitte begründen, falls nicht)?
6. Welche Bewertung ist für die Einstufung der betroffenen Vorhaben im Bedarfsplan maßgeblich, die Nachbewertung der Projektbündel (Projektdossiers, Stand: 7. Januar 2026) oder die Paketbewertung der Fortschreibung?
7. Welche Annahmen zur Digitalisierung und Automatisierung des Eisenbahnverkehrs sind im Bezugsfall unterstellt (S. 34), und welchen Kapazitätsgewinn setzen sie an (bitte nach Strecken und Knoten aufschlüsseln)?
8. Wie verändert sich das NKV, wenn die Kapazitätswirkungen von Digitalisierung und Automatisierung im Bezugsfall nicht unterstellt werden (bitte begründen, falls keine Sensitivitätsrechnung vorliegt)?
9. Warum ist die Neubaustrecke Langenschwarz–Bad Hersfeld–Gerstungen (7 682,6 Mio. Euro) einschließlich des Abschnitts Langenschwarz–Hönebach im Planfall enthalten, obwohl dieser Abschnitt bereits Teil des Projektbündels 5 (NKV 1,5) ist?
10. Warum ist beim viergleisigen Ausbau Ludwigsfelde–Jüterbog nur die Verlängerung des Abschnitts Berlin Südkreuz–Ludwigsfelde aus Projektbündel 5 im Planfall enthalten, bei Fulda – Gerstungen dagegen die gesamte Neubaustrecke (bitte die unterschiedliche Behandlung begründen)?
11. Sind die Überwerfungsbauwerke Erfurt Hbf (638,1 Mio. Euro) dieselbe Maßnahme wie die Überwerfungsbauwerke im Ost- und Westkopf aus Projektbündel 5 (falls ja, bitte begründen, warum sie zweimal bewertet werden)?
12. Worin unterscheidet sich die Neubaustrecke Graben-Neudorf–Karlsruhe Gbf (2 756,6 Mio. Euro) von der zweigleisigen Neubaustrecke Graben-Neudorf–Karlsruhe aus Projektbündel 6 (NKV 1,1), und warum wird sie erneut bewertet?
13. Warum wird die Neubaustrecke Mannheim Rbf–Graben-Neudorf (2 460,4 Mio. Euro), die den viergleisigen Ausbau Molzau–Graben-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Neudorf aus Projektbündel 6 ersetzt, nicht als geänderte Variante innerhalb des Projektbündels 6 bewertet?

14. In welchem Verhältnis stehen der dreigleisige Ausbau Lutherstadt Wittenberg Hbf – Radis (481,0 Mio. Euro) zum dreigleisigen Ausbau Muldenstein–Radis aus Projektbündel 5 und die Gleisreaktivierung Wiesbaden Ost–Wiesbaden Wäschbach Süd (22,6 Mio. Euro) zur Reaktivierung des zweiten Gleises Wiesbaden Ost–Wiesbaden Salzbach aus Projektbündel 6?

15. Welche Varianten wurden für die Neubaustrecke Mannheim-Waldhof Gbf–Mannheim Rbf (3.331,9 Mio. Euro) geprüft, etwa der zweigleisige Ausbau Mannheim-Käfertal – Mannheim Rbf aus Projektbündel 6 oder eine oberirdische Führung entlang der Autobahn (bitte je Variante die Kosten angeben)?

16. Aus welchen Gründen wurde für die Neubaustrecke Mannheim-Waldhof Gbf–Mannheim Rbf die Tunnellösung bewertet?

17. Warum werden Maßnahmen, die sich mit den Projektbündeln 5 und 6 überschneiden, innerhalb von gut neun Monaten zweimal mit unterschiedlichem Zuschnitt, unterschiedlichen Kosten und unterschiedlichem Zeitansatz bewertet (bitte je Maßnahme begründen)?

18. Auf welchen Annahmen beruhen die angesetzte Planungsdauer von 12 Jahren und die Bauphase von 19 Jahren (S. 52)?

19. Warum weicht dieser Zeitansatz von den Nachbewertungen der Projektbündel 5 (11 Jahre Planung, 11 Jahre Bau) und 6 (10 Jahre Planung, 14 Jahre Bau) ab?

20. Wird für kleinere Maßnahmen wie Überwerfungsbauwerke, Spurplananpassungen oder Zugwendeanlagen derselbe Zeitansatz unterstellt wie für Neubaustrecken (bitte begründen)?

21. Arbeiten Verkehrsmodell und Prognose im Personenverkehr taktfein oder fahrplanfein, und wie werden Umsteigeeffekte durch Infrastrukturmaßnahmen bewertet?

22. Wurden die Bedienungsangebote im Schienenpersonennahverkehr aus der Verkehrsprognose 2040 abgeleitet oder angebotsorientiert festgelegt?

23. Worauf beruhen die Abnahmen im Schienenpersonenfernverkehr, die der Planfall auf zahlreichen Abschnitten in Norddeutschland ausweist, etwa bei Brunsbüttel (S. 22)?

24. Wie lang sind die Fahrzeiten Frankfurt (Main) Hbf–München Hbf über Würzburg und Nürnberg sowie über Mannheim und Stuttgart jeweils im Bezugs- und im Planfall?

25. Welche Maßnahme des Planfalls bewirkt, dass die kürzeste Fahrzeit zwischen Frankfurt und München künftig über Mannheim und Stuttgart erreicht wird (S. 23), obwohl auf dieser Achse keine größere Maßnahme des Planfalls liegt (stattdessen liegt die Neubaustrecke Ingolstadt–München auf der Achse Nürnberg–München)?

26. Warum weist die Bewertung im Personenverkehr keinen Zuverlässigkeitsnutzen (z. B. durch bessere Pünktlichkeit) aus, während sie ihn im Güterverkehr mit 738 Tausend Euro pro Jahr ansetzt (S. 49)?

27. Aus welchen Gründen wurde die Nutzenkomponente Geräuschbelastungen nicht bewertet (S. 55)?

28. Welche Maßnahme ist mit den „Überwerfungen in Lübeck“ gemeint, die laut S. 43 die Rückverlagerung der Skandinavienverkehre auf die Route

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

über Lübeck auslösen, und unter welcher der 70 Einzelmaßnahmen sind sie erfasst?

29. Warum enthält der Planfall keine Maßnahmen gegen die verbleibenden Engpässe nördlich von Offenburg und westlich von Plochingen?

30. Werden die Überlastungen im Knoten Hannover sowie in Mönchengladbach und Aachen im Planfall aufgelöst (bitte begründen, falls nicht)?

31. Welche Gütermengen des Batteriewerks in Heide sind im Bezugs- und im Planfall unterstellt (bitte in Tonnen pro Jahr und Zügen pro Tag angeben)?

32. Von welcher Werksgröße geht die Bewertung aus, nachdem Lyten in Heide ein deutlich kleineres Werk als ursprünglich von Northvolt geplant vorsieht (vgl. www.electrive.net/2026/04/10/northvolt-drei-bekommt-teilgenehmigung-fuer-bau-in-heide-und-zahlt-millionen-zurueck/, abgerufen am 29.10.2026)?

33. Welchen Stichtag haben die Eingangsdaten der Bewertung?

34. Was umfasst die Maßnahme Hamburg Oberhafen–Hamburg-Harburg „Streckenausbau (zwei zusätzliche Gleise)“ mit Kosten von 1 383,0 Mio. Euro, und ist eine neue Elbquerung vorgesehen?

35. Welche Vorhaben warten auf streckenscharfe Zugprognosen aus der Fortschreibung des Deutschlandtakts (bitte mit Datum der Anforderung angeben)?

36. Wie wird bis zum Abschluss der Evaluierung mit Vorhaben umgegangen, deren Planung streckenscharfe Zugprognosen erfordert?

37. Wann soll das abschließende Ergebnis der Bewertung der Fortschreibung vorliegen?

Berlin, den 9. November 2026

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co. KG, Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.bundesanzeiger-verlag.de
ISSN 0722-8333