

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/6113 –**

Umsetzung des Deutschland-Takts in Süddeutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Rahmen des Vorhabens Deutschland-Takt ist eine Realisierung der durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vorgestellten Zielfahrpläne bis zum Jahr 2030 vorgesehen. Vor diesem Hintergrund stellte das BMVI am 6. November 2018 u. a. diejenigen Schienenprojekte des Potenziellen Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans 2030 vor, die nach der neusten Nutzen-Kosten-Analyse eine soweit positive Bewertung im Hinblick auf ihre Wirtschaftlichkeit erzielt haben, dass sie in den sog. Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 aufsteigen können. Eine Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) steht noch aus. Für den im BSWAG unter dem Arbeitstitel „Deutschland-Takt“ (Anlage zu § 1 BSWAG, Abschnitt 2, Unterabschnitt 2, lfd. Nr. 44) geführten Planfall des Zielfahrplans 2030 zum Deutschland-Takt steht zunächst noch eine Abstimmung des ausgearbeiteten Zielfahrplans 2030 mit den Ländern, Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und Eisenbahnunternehmen aus, bevor das Gesamtprojekt Deutschland-Takt einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung unterzogen werden kann. Im Zusammenhang mit den bevorstehenden Abstimmungen sehen es die Fragesteller als notwendig an, weitere für die Abstimmung relevante Fragen zu klären.

Allgemeine Fragen

1. Welche Bahnhöfe in Bayern, Baden-Württemberg und Hessen wurden als Knotenbahnhöfe definiert (bitte auflisten)?

Welche Kriterien waren dafür ausschlaggebend, und welche Funktionen müssen diese Bahnhöfe erfüllen?

Knotenbahnhöfe im integralen Taktfahrplan (ITF) des Deutschland-Taktes zur vollen oder halben Stunde bzw. zu den Minuten 15 und 45 leiten sich aus dem Zielfahrplan für den Deutschland-Takt ab bzw. sind gezielt geplant. Diese Bahnhöfe sind der Anlage 1 zu entnehmen.

Aus infrastruktureller Sicht ist jeder Bahnhof, an dem mehrere Strecken zusammentreffen und in dem somit umgestiegen werden kann, ein Knotenbahnhof. Kriterien für die Bestimmung von Knotenbahnhöfen im ITF sind:

- Umsteigenachfrage,
- Verknüpfungsmöglichkeit von Linien,
- derzeitige Reiseketten und -strukturen,
- infrastrukturelle Voraussetzungen (ausreichend Gleiskapazität bzw. Ausbaupläne),
- Wünsche und Forderungen der Länder,
- geeignete oder erreichbare Kantenzeiten.

2. Inwieweit gewährt der netzweit abgestimmte Zielfahrplan 2030 zum Deutschland-Takt noch einen Spielraum für die Berücksichtigung potenzieller, aus der bevorstehenden Abstimmung mit den Ländern, Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und Eisenbahnunternehmen hervorgehender Optimierungsvorschläge?

Bei dem am 9. Oktober 2018 vorgestellten Zielfahrplan zum Deutschland-Takt für den Personenverkehr handelt es sich um einen ersten Gutachterentwurf. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur befindet sich im steti- gen Austausch mit den Ländern, Aufgabenträgern und weiteren Interessenvertre- tern, um deren Planungen und Interessen für die Erarbeitung des Zielfahrplans zum Deutschland-Takt zu berücksichtigen.

3. Welche Grenzen sieht die Bundesregierung bei der Berücksichtigung von Optimierungsvorschlägen?

Für eine sinnvolle Optimierung gilt es, die langfristig sehr stabilen bundesweiten und regionalen Fahrgastströme adäquat zu berücksichtigen sowie die Wirtschaft- lichkeit bezüglich Angebot und Infrastruktur zu gewährleisten. Technische Gren- zen wie Höchstgeschwindigkeiten oder Zugangsvoraussetzungen für Trassen sind ebenfalls einzuhalten. Das dem weiteren Infrastrukturausbau zugrunde zu legende Zielkonzept für den Personenfernverkehr ist auf diese Weise bereits weit- gehend konsolidiert worden. Das Angebotskonzept für den Schienenpersonen- nahverkehr (SPNV) wird derzeit konsolidiert. Hinsichtlich des Angebotskonzepts für den Schienengüterverkehr (SGV) finden derzeit Abstimmungen sowie Abfra- gen statt.

4. Beabsichtigt die Bundesregierung, der Nutzenkomponente Reisezeitverän- derung im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analyse der erforderlichen Bewer- tung des Maßnahmenpakets zum Deutschland-Takt eine im Vergleich zu an- deren Nutzenkomponenten höhere Gewichtung beizumessen?

Wenn ja, wie ist dieses Vorgehen seitens der Bundesregierung zu begrün- den?

Erst wenn, wie in der Antwort zu Frage 3 beschrieben, alle Verkehrsleistungen des Güter- und Personenverkehrs in den Zielfahrplan eingearbeitet sind und die daraus resultierende Infrastrukturliste konsolidiert ist, können die daraus abzulei- tenden fernverkehrs- und güterverkehrsrelevanten Infrastrukturmaßnahmen be- wertet werden.

5. Wie kann sichergestellt werden, dass Bahnreisende ihre Anschlüsse bekommen, wenn der Zielfahrplan 2030 des Deutschland-Takts stellenweise Umsteigezeiten von zwei Minuten (bspw. Strecke Stuttgart Hbf–Karlsruhe Hbf–Basel SBB) zugrunde legt?

Der Anschluss auf der benannten Strecke ist möglich, da die Strecke Karlsruhe–Basel halbstündlich hergestellt ist.

6. Welche maximalen Umsteigezeiten legt der Zielfahrplan 2030 des Deutschland-Takts zugrunde?
7. Hält die Bundesregierung die maximalen Umsteigezeiten vor dem Hintergrund des Ziels, Warte- und Umsteigezeiten möglichst zu verkürzen, für zumutbar?

Wenn ja, wie begründet sie dies?

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

Der Gutachterentwurf zum Zielfahrplan zum Deutschland-Takt unterstellt Umsteigezeiten, die mindestens den aktuellen Planungsparametern der DB Netz AG entsprechen.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 3 auf Bundestagsdrucksache 19/5803 verwiesen.

Baden-Württemberg

8. Welche der über den Flughafen Stuttgart verlaufenden Fernverkehrslinien stellen ICE-Verkehre dar, und welche davon sind im Zielfahrplan mit einem Halt am Flughafen vorgesehen?
9. Welche Bedeutung haben die rund zehn Millionen Fluggäste und die 1,3 Millionen Messebesucher pro Jahr für die Flughafenbahnhöfe, und wie stark wird dadurch die Wirtschaftlichkeit von Fernverkehrshalten durch die Deutsche Bahn AG beeinflusst?
10. Lässt sich aus dem Flughafenbahnhof Stuttgart nach Meinung der Bundesregierung noch eine „Verkehrsdrehscheibe des Schienenverkehrs“ entwickeln (Hinweis: Im Zielfahrplan stellen sich die meisten Umsteigeverbindungen als äußerst ungünstig dar. So lässt sich aus Richtung Zürich kommend – FV 23/FR 7 – nach Ulm Hbf wie nach Tübingen Hbf nur mit Wartezeiten von 21 bis 56 Minuten umsteigen; mit der Linie E 5 BW passt der Anschluss nach Ulm Hbf, jedoch muss auf die Bahn nach Tübingen Hbf 20 Minuten gewartet werden)?

Die Fragen 8 bis 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 3 und 7 auf Bundestagsdrucksache 19/4501 verwiesen.

Im Übrigen wird auf Anlage 1 verwiesen.

11. Ist für die unter dem Arbeitstitel FV 45 geführte Fernverkehrslinie nach Ulm Hbf bzw. Tübingen Hbf eine Zugflügelung im Bahnhof Stuttgart-Flughafen angedacht, sodass die FV 45 jeweils beide Richtungen (Ulm und Tübingen) ansteuert?

Wenn ja, welche ergänzenden Infrastrukturen gegenüber den bisher geplanten sind hierfür erforderlich?

Wenn nein, wovon wird die Entscheidung, ob die Fernverkehrslinie FV 45 nach Ulm Hbf oder Tübingen Hbf führt, abhängig gemacht?

12. Weshalb ist für die Linie FV 45 eine Standzeit von 8 Minuten am Flughafen Stuttgart vorgesehen?

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

Die FV 45 kann optional entweder nach Ulm oder Tübingen verlängert werden. Eine „Flügelung“ ist nicht vorgesehen und fahrplantechnisch nicht möglich.

13. Wie soll die bestehende S-Bahn-Trasse zwischen Rohrer Kurve (neu) und Stuttgart-Flughafen neben den S-Bahnen (4 pro Stunde und Richtung) und dem Gäubahn-IC (Zürich–Stuttgart Hbf) im Zielfahrplan 2030 auch noch zwei Regionalbahnlinien (von Freudenstadt bzw. von Villingen nach Pforzheim Hbf) aufnehmen können?

Die infrastrukturellen Grundlagen werden mit der Vollenbetriebnahme von Stuttgart 21 geschaffen.

14. Wie begründet die Bundesregierung den Umstand, dass entsprechend des Zielfahrplans 2030 des Deutschland-Takts keine direkte Zugverbindung vom Stuttgarter Flughafenbahnhof nach Karlsruhe Hbf vorgesehen ist?

Durch die hohe Anzahl an Zügen zwischen Karlsruhe und Stuttgart sowie Stuttgart und dem Flughafen Stuttgart bestehen zahlreiche Umsteigeverbindungen zwischen Karlsruhe und dem Flughafenbahnhof Stuttgart.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 8 bis 10 verwiesen.

15. Ist für die Linie FV 6.1/FV 45 (Mannheim–Tübingen bzw. Untertürkheim) im Hauptbahnhof Stuttgart eine Flügelung bzw. Trennung von Zugteilen vorgesehen?

Nein.

16. Ist für die Linie E 16 BW bzw. E 7 BW (Ansbach/Schwäbisch Hall-Hessental–Ulm) eine Flügelung im Hauptbahnhof Stuttgart vorgesehen?

Nein.

17. Inwieweit berücksichtigt der Zielfahrplan 2030 für Baden-Württemberg eine Beseitigung der Langsamfahrstelle in Kleinsteinbach der sog. Pfintzalbahn?

Bei der Planung des Zielfahrplans ist von restriktionsfreier Infrastruktur ausgegangen worden. Derzeit läuft eine Planung für die Erneuerung der Bahnübergangsanlage Kleinsteinbach. Die Verfügbarkeitseinschränkung des Bahnübergangs Kleinsteinbach soll dadurch bis 2024/2025 beseitigt werden. Der Fahrzeitgewinn bei Beseitigung der „Langsamfahrstelle“ beträgt in etwa zwei Minuten.

18. Welche weiteren Beschleunigungsmaßnahmen sind auf der Strecke zwischen Stuttgart Hbf und Karlsruhe Hbf vorgesehen?

Welche weiteren Maßnahmen sind denkbar, um eine Fahrzeit von 30 oder knapp unter 30 Minuten zu erreichen?

Welche Bedeutung misst die Bundesregierung einer solchen Fahrzeitverkürzung auf dieser Strecke für die Realisierung des Deutschland-Taktes bei?

Im Gutachterentwurf zum Zielfahrplan zum Deutschland-Takt ist ein Ausbau zwischen Karlsruhe und Bruchsal auf 200 km/h unterstellt. Eine weitere Verkürzung der Fahrzeit zwischen Karlsruhe und Stuttgart ist aufgrund der bereits ausgereizten Möglichkeiten nicht wirtschaftlich möglich.

19. Welche Art von Infrastrukturmaßnahmen werden der im Zielfahrplan 2030 unter dem Arbeitstitel FR 8 geführten Fernverkehrsverbindung (Strecke Bregenz–Würzburg Hbf) insbesondere für den Abschnitt Stuttgart–Heilbronn zugrunde gelegt?

Zur Realisierung der im Zielfahrplan unterstellten Fernverkehrsverbindung FR 8 ist die folgende Infrastruktur erforderlich:

- Vollinbetriebnahme Stuttgart 21,
- Neubaustrecke Wendlingen–Ulm,
- Elektrifizierung Ulm–Friedrichshafen–Lindau,
- Umbau Knoten Lindau.

20. Ab wann kann nach Einschätzung der Bundesregierung oder der Deutschen Bahn Heilbronn damit rechnen, wieder regelmäßig an den Fernverkehr angebunden zu werden?

Wie wird diese Einschätzung begründet?

Heilbronn soll ab 2029 mit einer Linie von Bamberg über Würzburg-Lauda, Stuttgart bis Tübingen bedient werden. Dazu sind im Vorfeld Gespräche mit dem Land zur Gestaltung eines fern- bzw. nahverkehrsübergreifenden Angebotskonzepts erforderlich.

Bayern

21. Welche Art von Infrastrukturmaßnahmen werden den im Zielfahrplan 2030 für Bayern ausgewiesenen Fernverkehrsverbindungen zwischen Würzburg Hbf und Nürnberg Hbf (Arbeitstitel FV 16, FV 5.1, FV 5.2 und FV 17.1) zugrunde gelegt, um davon ausgehen zu können, dass sich die Fahrzeit auf dieser Strecke von den bisher ca. 60 Minuten auf die ausgewiesene Fahrzeit von ca. 40 Minuten verkürzen wird?

Zur Ermöglichung einer fahrplanbasierten, abgeleiteten Fahrzeit von 40 Minuten ist eine Neubaustrecke/Ausbaustrecke Würzburg–Nürnberg vorgesehen.

22. Wie erklärt die Bundesregierung den Umstand, dass der Zielfahrplan 2030 für Bayern lediglich eine Express-S-Bahn-Verbindung unter dem Arbeitstitel S 24 BY ausweist und damit eine weitere Express-S-Bahn-Verbindung S 14, wie in der Nutzen-Kosten-Rechnung vom März 2012 noch ausgewiesen (http://verkehr.bayern.de/assets/stmi/vum/schiene/bahnausbau_pasing_eichenau_kurzbericht.pdf), nicht mehr zugrunde legt?

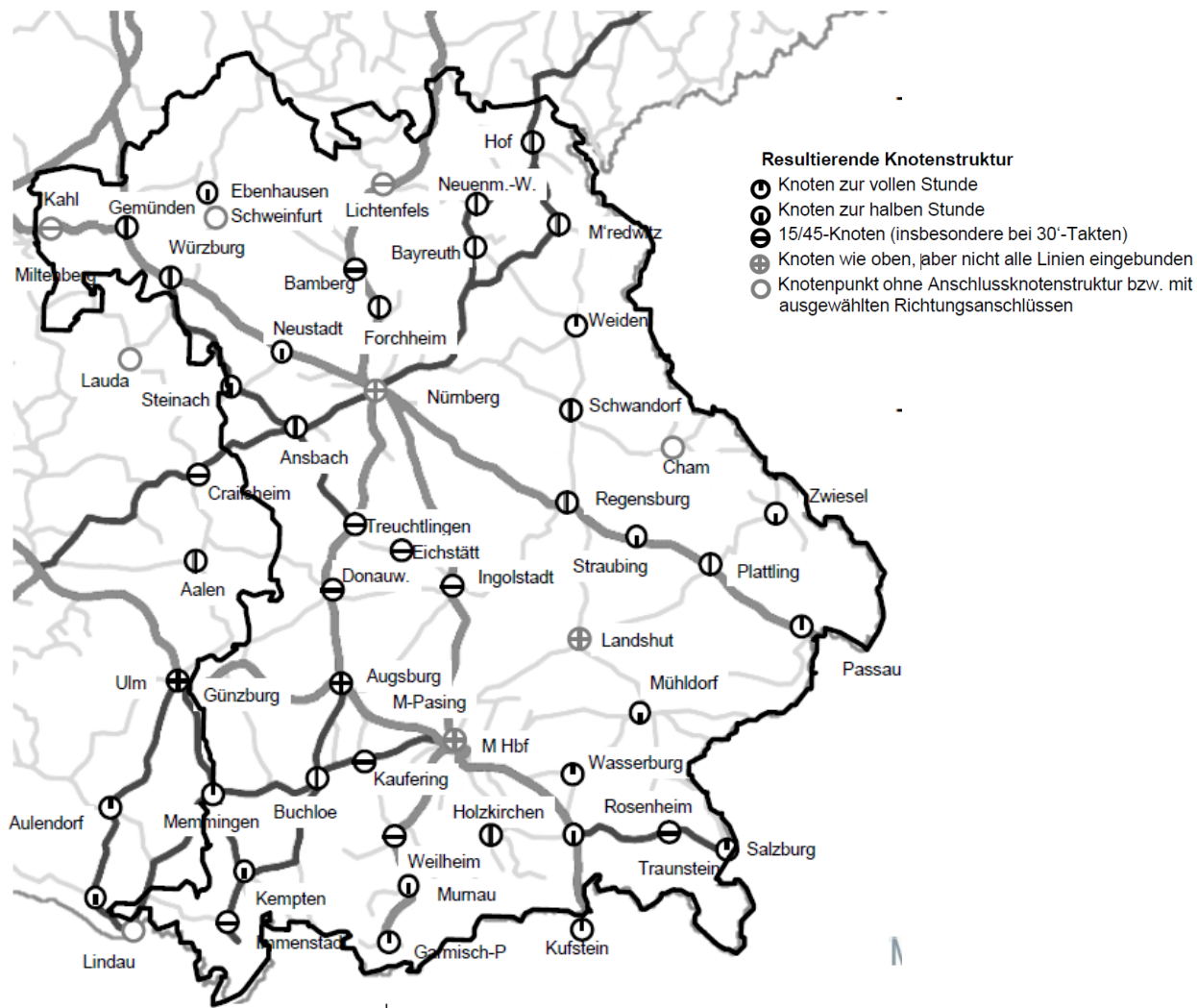
Sieht die Bundesregierung diese Verbindung als nicht notwendig an?

Und wenn ja, wie begründet die Bundesregierung diese Entscheidung?

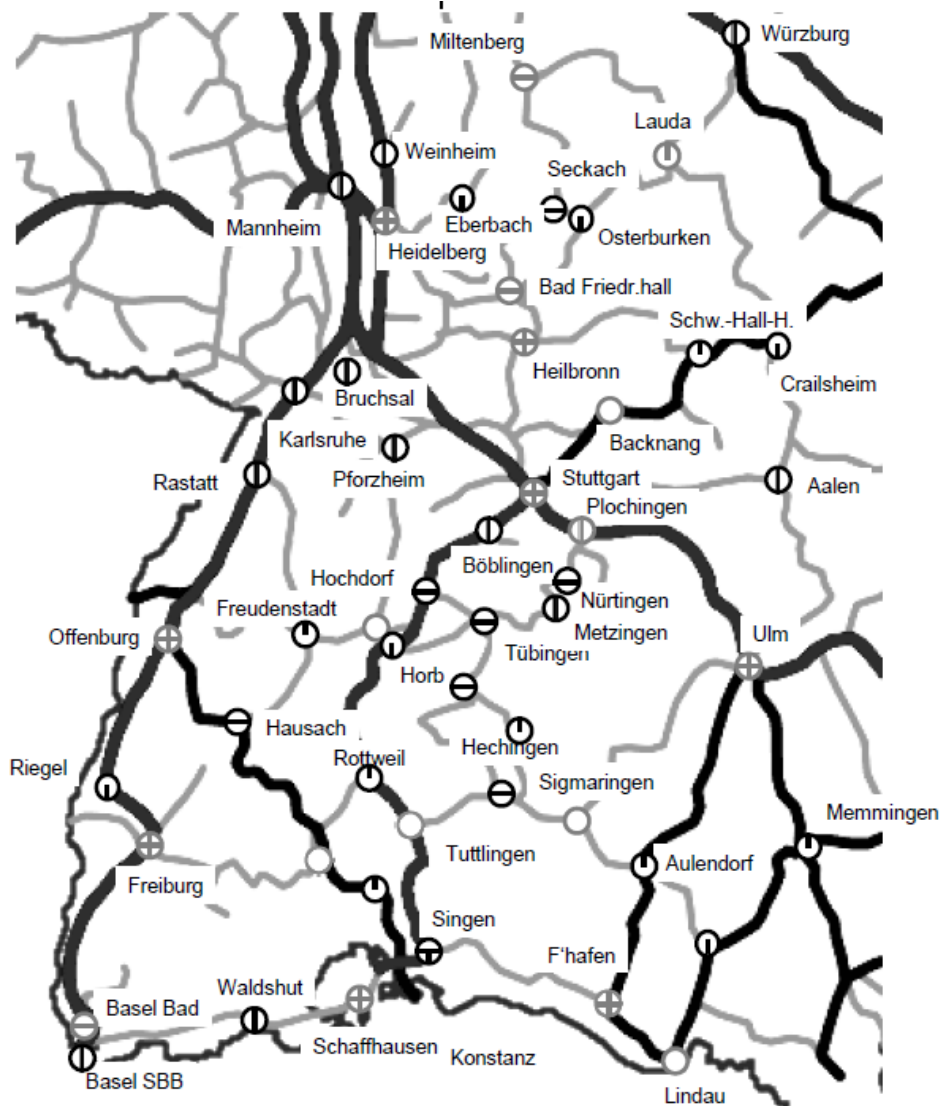
Die Express-S-Bahn von Buchloe nach München ist im Halbstundentakt unterstellt. Auf dieser Achse wurde das vom Land angemeldete Mengengerüst nicht verändert.

Anlage 1 – Ausschnitt aus dem Gutachterentwurf des Zielfahrplans Deutschland-Takt

Knotenbahnhöfe in Bayern



Knotenbahnhöfe in Baden-Württemberg



Knotenbahnhöfe in Hessen

