

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 19/5835 –**

Vorstellung des Zielfahrplans 2030 zum Deutschland-Takt

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat am 9. Oktober 2018 den Gutachterentwurf zum Zielfahrplan 2030 des Deutschland-Takts vorgestellt. Der vorgelegte Entwurf eines Integralen Taktfahrplans legt eine netzweite Vertaktung von Reiseverbindungen zugrunde. Übergeordnetes Ziel eines derart flächendeckend angepassten Netzes soll es sein, die Attraktivität des Schienenverkehrs zu steigern. Die im März 2015 veröffentlichte „Machbarkeitsstudie zur Prüfung eines Deutschland-Takts im Schienenverkehr“ schlussfolgert, dass die Realisierung des Deutschland-Takts zu erheblichen Fahrzeitverringerungen und einem deutlichen Nachfragezuwachs führen würde. Das BMVI sieht als Zeithorizont für eine umfassende Implementierung des Zielfahrplans das Jahr 2030 vor, wobei die Umsetzung in Etappen stattfinden soll. Im nächsten Schritt ist laut Aussagen des BMVI eine Abstimmung mit den Ländern und Aufgabenträgern geplant.

Nach Auffassung der Fragesteller sind bezüglich des vorgestellten Zielfahrplans 2030 einige Fragen zur Umsetzung und Ausgestaltung des Deutschland-Takts offengeblieben.

1. Bis wann ist ein mit den Ländern und Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) vollständig abgestimmter und verbindlicher Zielfahrplan zu erwarten?
2. Sind über die demnächst angestrebten Abstimmungen mit den Ländern und Aufgabenträgern des SPNV hinaus im weiteren Verlauf und zeitlich fortgeschrittenem Stadium der Umsetzung zusätzliche Abstimmungen angedacht?
Wenn ja, in welcher Form und unter Einbeziehung welcher Akteure werden diese stattfinden?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Vorliegen eines abgestimmten Zielfahrplans hängt vom Ausgang der Abstimmungsprozesse ab. Derzeit ist geplant, den vorliegenden Gutachtervorschlag für einen Zielfahrplan insbesondere hinsichtlich des Angebots für den Güterverkehr zu konsolidieren und zu bewerten. Hierbei werden sowohl die Länder und Aufgabenträger als auch die Güterverkehrsbranche einbezogen.

3. Wie will die Bundesregierung die Umsetzung des Deutschland-Takts angebotsseitig absichern, wenn sich die Deutsche Bahn AG (DB AG) wirtschaftlich nicht in der Lage sieht, die zusätzlichen Betriebsleistungen im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) zu erbringen?
5. Welche Betriebsleistungen (bitte in Zugkilometern angeben) sollen nach dem am 9. Oktober 2018 vorgestellten Fahrplanentwurf des Deutschland-Takts im Zielzustand 2030 im Schienenpersonenfernverkehr erbracht werden?
6. In welchen definierten Zwischenschritten sollen demnach die Betriebsleistungen des Schienenpersonenfernverkehrs bis 2030 ausgeweitet werden (bitte auf Basis der Jahresfahrpläne angeben)?
24. Wie kann unter Berücksichtigung des Artikels 87e Absatz 4 des Grundgesetzes und der darauf aufbauenden Argumentation der Bundesregierung, das Fernverkehrsangebot sei eine unternehmerische Aufgabe der DB AG (siehe Bundestagsdrucksache 17/393), gewährleistet werden, dass die DB AG bzw. andere Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) den angestrebten Zielfahrplan 2030 tatsächlich umsetzen?

Die Fragen 3, 5, 6 und 24 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Zielfahrplan Deutschland-Takt macht keine Vorgaben für das Betriebsangebot im Schienenpersonenfernverkehr. Vielmehr legt er die Trassen und Kapazitäten fest, an denen sich der Ausbau der Infrastruktur künftig ausrichtet. Die Gestaltung des Angebotes im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) ist entsprechend den geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen unternehmerische Aufgabe der Anbieter von Schienenpersonenfernverkehr. Es liegt in der Entscheidung der Unternehmen, die Schienenpersonenverkehr anbieten, ob und wie sie die Trassen nutzen und ob sie für alle im Zielfahrplan für die Infrastrukturplanung zugrunde gelegten Trassen ein entsprechendes Zugangebot vorsehen.

4. Wie haben sich die Betriebsleistungen (bitte in Zugkilometern angeben) im Schienenpersonenfernverkehr der DB AG seit dem Fahrplanwechsel 2009 bis 2018 entwickelt (bitte einschließlich Jahresfahrplan 2018 angeben)?

Jahr	Zugkilometer (Mio.)
2009	129,9
2010	129,9
2011	129,0
2012	128,5
2013	126,8
2014	127,2
2015	125,3
2016	130,3
2017	130,7
2018	133,9

Quelle: DB AG.

Der vorübergehende Rückgang im Jahr 2013 ist nach Angaben der DB AG unter anderem hochwasserbedingt (Notkonzept Elbehochwasser), der Rückgang im Jahr 2015 zum Teil streikbedingt zu erklären.

7. Welches Wachstum bei der Verkehrsleistung im Schienenpersonenfernverkehr liegt der Angebotsplanung des Deutschland-Takts im Zielzustand 2030 zugrunde?
8. Unterscheidet sich die dem Deutschland-Takt zugrunde gelegte Verkehrsprognose im Schienenpersonenfernverkehr bzw. Schienenpersonenverkehr (SPV) von der Verkehrsprognose, die dem Bundesverkehrswegeplan 2030 zugrunde liegt?
9. Wenn ja, von welchen veränderten Rahmenbedingungen geht die Bundesregierung beim Deutschland-Takt aus, bzw. welche Nachfragesteigerung (Reisenaufkommen, Verkehrsleistung SPFV bzw. SPV) kann durch den Deutschland-Takt stimuliert werden?

Die Fragen 7 bis 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Dem als Gutachterentwurf vorliegenden Zielfahrplan für den Deutschland-Takt liegt die Verflechtungsprognose 2030 für den Bundesverkehrswegeplan 2030 zugrunde. Darüber hinaus werden weitere Angebotsleistungen in den Zielfahrplan integriert, die derzeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen, Ländern, Aufgabenträgern und der Güterverkehrsbranche abgestimmt werden. Zum jetzigen Zeitpunkt können daher keine belastbaren Aussagen zu dem aus dem Deutschland-Takt resultierenden Wachstumspotenzial der Verkehrsleistung getroffen werden.

10. Welche Betriebsleistungen im Schienenpersonenverkehr liegen dem Zielzustand des Deutschland-Takts zugrunde, und geht die Bundesregierung davon aus, dass sich diese Betriebsleistungen mit dem bekannten Marktmodell im Schienenpersonenfernverkehr erbringen lässt?
11. Wie will die Bundesregierung konkret die unterstellten Mehrleistungen im Schienenpersonenfernverkehr gegenüber dem Status quo (Referenz: Jahresfahrplan 2018) absichern?
12. Plant die Bundesregierung einen Verkehrsdurchführungsvertrag mit DB Fernverkehr für die Betriebsleistungen, die sich nicht eigenwirtschaftlich erbringen lassen, oder sieht die Bundesregierung für diesen Fall die Ausschreibung von Fernverkehrsleistungen vor?
13. Plant die Bundesregierung in Analogie zum Schienengüterverkehr auch Anreize bei der Gestaltung der Infrastrukturentgelte („Trassenpreissenkung“) zumindest in Teilnetzen des Schienenpersonenfernverkehrs, die sich nach heutigen Maßstäben nicht „eigenwirtschaftlich“ erbringen lassen?
14. Geht die Bundesregierung davon aus, dass sich alle im Zielnetz 2030 unterstellten Betriebsleistungen im Schienenpersonenfernverkehr nach den heutigen Maßstäben „eigenwirtschaftlich“ erbringen lassen?
Wenn nein, in welchen Teilnetzen bzw. bei welchen Linien geht die Bundesregierung davon aus, dass sich die Betriebsleistungen nicht eigenwirtschaftlich erbringen lassen?
22. Will die Bundesregierung ein sicherzustellendes Grundangebot im Schienenpersonenfernverkehr definieren?
Wenn nein, wie will die Bundesregierung die (Wieder-)Anbindung von Großstädten im Schienenpersonenfernverkehr stattdessen absichern?

Die Fragen 10 bis 14 und 22 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung geht davon aus, dass sich die im Deutschland-Takt zugrunde gelegte Betriebsleistung im Hinblick auf den Schienenpersonenfernverkehr mit dem derzeitigen Marktmodell erbringen lässt. Ungeachtet dessen wird im Rahmen des Zukunftsbündnisses Schiene besprochen, welche Anforderungen die Einführung des Deutschland-Takts an den ordnungsrechtlichen Rahmen, u. a. im Hinblick auf den Schienenpersonenfernverkehr, stellt.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 7 bis 9 verwiesen.

15. Welche Städte sollen im Zielnetz 2030 im Fernverkehr angebunden sein, die im Jahresfahrplan 2018 nicht angebunden sind, und welche Betriebsleistungen im Schienenpersonenfernverkehr müssen dafür gegenüber dem Jahresfahrplan 2018 zusätzlich erbracht werden?
16. Wird es sich bei den Städten, die durch den Zielfahrplan 2030 (wieder) Anschluss an das Fernverkehrsnetz erhalten, um einen Stunden- oder Zweistundentakt handeln (bitte alle Städte mit entsprechenden Angaben zu den geplanten Linien und die Zahl der täglichen Halte nennen)?

Die Fragen 15 und 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der vorliegende Gutachterentwurf des Zielfahrplans geht davon aus, dass die Infrastruktur so ausgebaut wird, dass die in Anlage 1 genannten Städte, die im Jahresfahrplan 2018 keine mindestens zweistündliche Fernverkehrsanbindung haben, künftig mindestens im Zweistundentakt bedient werden können.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

17. Mit welchem planerischen Instrumentarium will die Bundesregierung sicherstellen, dass der Zielfahrplan 2030 auch tatsächlich umgesetzt und somit fahrplanwirksam wird?
18. Beabsichtigt die Bundesregierung die Aufstellung eines Schienenpersonenfernverkehrsplans (SPFV-Plan), der regelmäßig fortgeschrieben wird?
Wenn nein, warum nicht, und wie will die Bundesregierung die Einführung eines Deutschland-Takts stattdessen durchsetzen?

Die Fragen 17 und 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung beabsichtigt derzeit nicht die Aufstellung eines Schienenpersonenfernverkehrsplans.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 10 bis 14 verwiesen.

19. Welche Organisation innerhalb des Bundesverkehrsministeriums soll die Umsetzung des Deutschland-Takts planen und koordinieren, und welche zusätzlichen Planstellen sind auf Basis des Haushaltsentwurfs 2019 und der mittelfristigen Finanzplanung für diese umfangreichen Aufgaben vorgesehen?
20. Mit welchen Kompetenzen soll die Organisation zur Planung und Durchsetzung des Deutschland-Takts ausgestattet werden?

Die Fragen 19 und 20 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) koordinieren das für den Deutschlandtakt zuständige Referat und die Geschäftsstelle des Beauftragten der Bundesregierung für den Schienenverkehr die Arbeiten am Deutschland-Takt. Am Prozess der Umsetzung des Deutschland-Takts werden u. a. Infrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen des Fernverkehrs, Länder mit den Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sowie Fahrgast- und Verbraucherverbände beteiligt.

Über die bestehenden Planstellen hinaus sind im Haushaltsentwurf 2019 und der mittelfristigen Finanzplanung derzeit keine zusätzlichen Planstellen vorgesehen.

21. Welche Haushaltsmittel sind auf Basis des Haushaltsentwurfs 2019 und der mittelfristigen Finanzplanung für die Planung und Umsetzung des Deutschland-Takts innerhalb des BMVI eingeplant (bitte nach Personal und sonstigen Ausgaben für externe Studien und Beratung aufschlüsseln)?

Für wissenschaftliche Untersuchungen zum Deutschland-Takt sind im Haushaltsjahr 2019 rund 300 000 Euro vorgesehen. Welcher darüber hinausgehende Untersuchungsbedarf sich für die Folgejahre ergibt, kann erst auf Grundlage der Beratungen des Zukunftsbündnisses Schiene ermittelt werden.

Ferner ist der Ausbau der Schieneninfrastruktur nach dem Bedarfsplan Schiene Voraussetzung für einen Deutschland-Takt. Dazu stehen die Mittel und Verpflichtungsermächtigungen des Kapitels 1202 Titels 891 01 des Bundeshaushalts zur Verfügung.

23. Hält die Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 19/2074) an ihrer Ablehnung des Entwurfs eines Gesetzes zur Gestaltung des Schienenpersonenfernverkehrs (Schienenpersonenfernverkehrsgesetz – SPFVG; Bundesratsdrucksache 745/16) fest, oder hat sich im Lichte der Präsentation der angebotsorientierten Deutschland-Takt-Konzeption die Einschätzung der Bundesregierung zu diesem Ansinnen der Länder zumindest in Teilen geändert?

Die Bundesregierung hält an ihrer Stellungnahme auf Bundestagsdrucksache 19/2074, Seite 10 f. fest.

25. Welche zeitlichen Zwischenschritte sind bei der geplanten sukzessiven Einführung des Zielfahrplans 2030 vorgesehen?

Mögliche zeitliche Zwischenschritte bei der Einführung des Deutschland-Takts werden in der AG 1 „Deutschland-Takt“ des Zukunftsbündnisses Schiene erörtert.

26. Unterliegen die im Rahmen des Deutschland-Takts erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen einer Priorisierung im Hinblick auf die zeitliche Festsetzung ihrer Durchführung?

Wenn ja, nach welchen Maßstäben wird die Priorisierung der Infrastrukturvorhaben des Deutschland-Takts erfolgen?

Über eine Priorisierung kann erst entschieden werden, wenn eine bewertete Liste der aus dem Zielfahrplan zusätzlich erwachsenden Infrastrukturmaßnahmen vorliegt.

27. Welche Linien des Zielfahrplans 2030 lassen sich mit geringfügigen Anpassungen – also quasi im Status quo – umsetzen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 25 verwiesen.

28. Werden die für den Deutschland-Takt als notwendig erachteten einzelnen Vorhaben, die derzeit noch nicht im Bundesverkehrswegeplan 2030 bzw. im Bundesschienenwegeausbaugesetz benannt werden, dem gängigen Bewertungsverfahren einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen?

Wenn ja, bis wann sollen die Projektbewertungen der jeweiligen Maßnahmen zum Aus- und Neubau begonnen und abgeschlossen werden?

29. Bis wann plant die Bundesregierung, dem Deutschen Bundestag ein ergänztes und geändertes Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) vorzulegen?

Die Fragen 28 und 29 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Wenn alle Verkehrsleistungen des Güter- und Personenverkehrs in den Zielfahrplan eingearbeitet sind und die daraus resultierende Infrastrukturliste konsolidiert ist, können die daraus abzuleitenden fernverkehrs- und güterverkehrsrelevanten Infrastrukturmaßnahmen bewertet und dem Deutschen Bundestag vorgelegt werden.

30. Sind im Hinblick auf das derzeit in Deutschland geltende Trassenzuweisungsrecht nach §§ 6, 8 der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) und die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zum Deutschland-Takt, die den Deutschland-Takt als nur dann mit dem deutschen Recht vereinbar erachtet, wenn die Trassenvorgaben lediglich „unverbindliche Empfehlungen“ an die EVU seien, Anpassungen der Gesetzeslage angedacht?

Wenn nein, wie gedenkt die Bundesregierung, diese Inkompatibilität mit der derzeit geltenden Rechtslage zu beseitigen?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 10 bis 14 verwiesen.

31. Sind die vom BMVI angekündigten halbstündigen Taktungen, wie durch Zuhilfenahme der Legende des Zielfahrplans ersichtlich wird, lediglich durch Überlagerung zweier Linien möglich?

Wenn nein, für welche Linien ist im Zielfahrplan ein Halbstundentakt vorgesehen?

Die im Zielfahrplan Deutschland-Takt zugrunde gelegten halbstündigen Taktungen setzen sich aus der Überlagerung von bis zu vier Linien im Zwei-Stunden-Takt zusammen. Diese Linien sind die Grundlage für den weiteren Infrastrukturausbau. Betrieblich können auf den Überlagerungstrassen Halbstundentakte gefahren werden.

32. Wann plant die Bundesregierung die Veröffentlichung aller Ergebnisse des am 9. Oktober 2018 lediglich in Ausschnitten vorgestellten Gutachtens zum Deutschland-Takt?

Die Fertigstellung des Gutachtens und damit seine Veröffentlichung hängen vom Verlauf des Abstimmungs- und Konsolidierungsprozesses ab.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 1 und 2 sowie 7 bis 9 verwiesen.

33. Weshalb wurden mit der am 1. November 2018 durch das BMVI per E-Mail versendeten Einladung zur Bekanntgabe der Bewertungsergebnisse für die Projekte des Potenziellen Bedarfs am 6. November 2018 unter den Mitgliedern des Deutschen Bundestages ausschließlich diejenigen eingeladen, die den beiden Regierungsfractionen angehören, während Abgeordneten der Oppositionsfractionen keine Einladung zugeteilt wurde (erkennbar am offenen E-Mail-Verteiler)?
34. Weshalb wurden mehrere Anfragen per Telefon und per E-Mail (Anfrage vom 18. Oktober 2018) aus dem Abgeordnetenbüro des Abgeordneten Matthias Gastel, ob der Termin am 6. November 2018 zur Bekanntgabe der Bewertungsergebnisse für die Projekte des Potenziellen Bedarfs tatsächlich stattfinden wird, durch das BMVI nicht beantwortet?

Die Fragen 33 und 34 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMVI hat – unabhängig von der Fraktionszugehörigkeit – insbesondere diejenigen Abgeordneten eingeladen, in deren Wahlkreisen Projekte aus dem Potenziellen in den Vordringlichen Bedarf aufgestiegen sind. Darüber hinaus eingegangenen Teilnahmewünschen wurde entsprochen. Das Büro des Abgeordneten Matthias Gastel hat an dieser Veranstaltung teilgenommen.

Anlage 1**Liste der im Gutachterentwurf des Zielfahrplans Deutschland-Takt zugrunde gelegten Fernverkehrshalte entsprechend Frage 15**

- Warnemünde, Waren, Neustrelitz, Fürstenberg, Oranienburg, Greifswald, Anklam, Pasewalk, Angermünde, Bernau (alle zweistündlich)
- Flensburg, Schleswig, Rendsburg, (alle zweistündlich)
- Lübeck (zweistündlich)
- Bremerhaven (zweistündlich)
- Frankfurt/Oder (stündlich)
- Lübben, Lübbenau, Cottbus (zweistündlich)
- Dessau (zweistündlich)
- Krefeld, Geilenkirchen, Herzogenrath, (alle zweistündlich)
- Neuss, Mönchengladbach, Viersen, Düren, (alle stündlich)
- Leverkusen, Horrem, Langerwehe, Eschweiler, Stolberg (alle stündlich)
- Kamen, Soest, Lippstadt, Paderborn, Willebadessen, Altenbeken, Hofgeismar, Warburg (alle stündlich)
- Witten, Lethmathe, Plettenberg, Altena, Werdohl, Siegen, Altenhundem, Wetzlar, Hohenlimburg, Finnentrop, Grevenbrück, Kreuztal, Haiger, Dillenburg, Herborn, Bad Nauheim, (alle zweistündlich)
- Bullay, Cochem, Wittlich, Trier, (alle zweistündlich)
- Melsungen, Bebra, (alle stündlich)
- Gera, Freiberg, Plauen, Weimar, Jena-Göschwitz, (alle zweistündlich)
- Chemnitz, (stündlich)
- Zwickau, Hof, Marktredwitz, Weiden, Schwandorf, Wiesau, Cham, (alle zweistündlich)
- Fürth, Forchheim, Coburg, (stündlich)
- Merseburg, Naumburg, Saalfeld, Lichtenfels, Altenburg (alle zweistündlich)
- Geithain, Bad Lausick, (alle zweistündlich)
- Tübingen, Reutlingen, Metzingen, Nürtingen, (alle zweistündlich)
- Friedrichshafen, Ravensburg, Biberach, Aulendorf, (alle stündlich)
- Kressbronn, Langenargen, (alle stündlich)
- Memmingen, Buchloe, (alle zweistündlich)
- Mühl Dorf, Landshut, Treuchtlingen, Donauwörth (alle zweistündlich)
- Gunzenhausen, Dombühl, Schnelldorf (alle zweistündlich)
- Schwäbisch Hall Hesselental, (alle zweistündlich)
- Gaildorf, Murrhard, Backnang, Waiblingen, (alle zweistündlich)
- Osterburken, Lauda, Bad Friedrichsfeld, Heilbronn, Neckarsulm, Möckmühl, Bietigheim, Ludwigsburg (alle stündlich)

