

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden),
Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Verkehrliche Wirkungen des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 8 nach Gesamteinbetriebnahme im Dezember 2017

Mit der Aufnahme des fahrplanmäßigen Verkehrs beim Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8.2 (VDE 8.2, Neubaustrecke Halle/Leipzig–Erfurt) zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2015 sowie der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Erfurt–Ebensfeld (VDE 8.2) als südliche Fortsetzung des Neubauprojekts am 10. Dezember 2017 fand eines der umstrittensten Bahnprojekte seinen vorläufigen Abschluss (es stehen noch Bauarbeiten im Ausbauabschnitt des VDE 8.1 zwischen Ebensfeld und Nürnberg aus, hier vor allem im Planfeststellungsabschnitt 21 und 22).

Begonnen haben die Bauarbeiten im Neubauabschnitt Ebensfeld–Erfurt mit einem feierlichen ersten Spatenstich im April 1996. Mit einer Bauzeit von 21 Jahren für 231,3 Kilometer Neubaustrecke zählt das Verkehrsprojekt zu den langwierigsten Bahnprojekten in Deutschland und Europa. Mit Baukosten in Höhe von rund 10 Mrd. Euro ist das VDE Nr. 8, das teuerste Verkehrsprojekt, das der Bund nach der Vereinigung von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn seit 1994 umgesetzt hat.

Unzweifelhaft kommen positive verkehrliche Wirkungen seit der Gesamteinbetriebnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 zur Entfaltung. So haben sich nach Angaben der DB Fernverkehr AG der Deutschen Bahn AG (s. Pressemitteilung vom 30. November 2018) nach der einjährigen Betriebsphase die Fahrplatzzahlen in der Relation Berlin–München mehr als verdoppelt.

Nach Auffassung der Fragesteller gehört zu einer Gesamtbilanz allerdings auch die Abwägung und Berücksichtigung der mit dem Projekt verbundenen Nachteile. So hat die DB AG für die vom Fernverkehr abgehängten Städte in Sachsen-Anhalt, Thüringen und Bayern bis zum heutigen Tage kein tragfähiges wie verbindliches Ersatzkonzept für die (Wieder-)Anbindung an den Fernverkehr vorgelegt. Insbesondere für die wirtschaftsstarke Stadt Jena im mittleren Saaleetal, gleichzeitig einem der drei wichtigsten ostdeutschen Wachstumskerne, entwickelt sich die fehlende Anbindung an das Fernverkehrsnetz zu einem veritablen Standortnachteil.

Noch gravierender wiegt die teilweise unzureichende Einbindung der Neubaustrecke in die Knoten Erfurt und Halle/Leipzig, die nach Auffassung der Fragesteller quasi „in Beton gegossene“ Planungsfehler darstellen und auf Sparmaßnahmen in der Planungsphase zurückgehen. Die zur Ausführung gekommene Einbindung insbesondere in die Knoten Erfurt und Halle begrenzen die Möglichkeiten bei der Herstellung guter Korrespondenzhalte in besagten Bahnhöfen,

wodurch die positiven Effekte des Deutschlandtakts begrenzt bleiben. Auch im Knoten Nürnberg bestehen nicht für alle Relationen günstige Anschlussbeziehungen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche absoluten und relativen Steigerungen bei der Fahrgastnachfrage konnte nach Kenntnis der Bundesregierung die DB Fernverkehr AG auf den Relationen Berlin–München und Berlin–Frankfurt im Querschnitt (bitte abschnittsweise bzw. relationsbezogen angeben, also einschließlich der Fernverkehrslinien über Braunschweig–Hildesheim–Kassel) nach Inbetriebnahme des VDE 8.2 im Dezember 2015 bzw. nach Inbetriebnahme des VDE 8.1 im Dezember 2017 bis heute erzielen?
2. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Modal Split seit Dezember 2015 in der Relation Berlin–Frankfurt entwickelt (bitte Vergleichswerte vor und nach Inbetriebnahme des VDE angeben)?
3. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Modal Split seit Dezember 2017 in der Relation Berlin–München, Berlin–Nürnberg und Leipzig–München entwickelt (bitte Vergleichswerte vor und nach Inbetriebnahme des VDE angeben)?
4. Um wie viele zusätzliche Personenfahrten hat sich die Fahrgastnachfrage in der Relation Berlin–München nach Gesamtinbetriebnahme des VDE 8 erhöht, und welche Steigerung ergibt sich bei der Verkehrsleistung unter Bezugnahme der auf Bundestagsdrucksache 16/1379 genannten Prognosezahlen?
5. Wie hoch ist der Anteil der Umsteigenden von Pkw und Flugzeug (bitte Personenfahrten und Verkehrsleistung angeben) unter Bezugnahme der auf Bundestagsdrucksache 16/1379 genannten Prognosezahlen?
6. Wie haben sich seit Inbetriebnahme der Neubaustrecke Halle/Leipzig–Erfurt die dort erbrachten Trassenkilometer entwickelt (bitte Vergleichswerte vor und nach Inbetriebnahme des VDE differenziert nach Transportsparten angeben)?
7. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung über die Neubaustrecke Halle/Leipzig–Erfurt regulär Güterzüge geführt?
Wenn ja, wie viele Güterzüge waren in den Jahresfahrplänen 2016, 2017 und 2018 jeweils als Regel- bzw. Gelegenheitstrasse vorgesehen bzw. wurden von den jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) tatsächlich gefahren?
Wenn nein, warum nicht?
8. Wie viele Güterzüge sind nach Kenntnis der Bundesregierung auf der Neubaustrecke Halle/Leipzig–Erfurt im Jahresfahrplan 2019 im Regel- bzw. Gelegenheitsverkehr vorgesehen bzw. werden bisher tatsächlich gefahren?
9. Wie haben sich seit Inbetriebnahme der Neubaustrecke Erfurt–Ebensfeld die dort erbrachten Trassenkilometer entwickelt (bitte verfügbare Daten seit Inbetriebnahme differenziert nach Transportsparten angeben)?
10. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung über die Neubaustrecke Erfurt–Ebensfeld regulär Güterzüge geführt?
Wenn ja, wie viele Güterzüge waren im Jahresfahrplan 2018 jeweils als Regel- bzw. Gelegenheitstrasse vorgesehen bzw. wurden von den jeweiligen EVU tatsächlich gefahren?
Wenn nein, warum nicht?

11. Wie viele Güterzüge sind nach Kenntnis der Bundesregierung auf der Neubaustrecke Erfurt–Ebensfeld im Jahresfahrplan 2019 im Regel- bzw. Gelegenheitsverkehr vorgesehen bzw. werden bisher tatsächlich gefahren?
12. Wie haben sich seit Inbetriebnahme der Neubaustrecke Erfurt–Ebensfeld die auf der Altstrecke (Saal- und Frankenwaldbahn) erbrachten Trassenkilometer im Güterverkehr entwickelt?
13. Welche Einnahmen aus Infrastrukturentgelten (Trassenpreiserlöse) hat die DB Netz AG auf den Neubaustrecken Halle/Leipzig–Erfurt und Erfurt–Ebensfeld 2017 und 2018 erzielt, und welche jährlichen Ausgaben für den laufenden Betrieb sowie die Instandhaltung fallen für beide Neubaustrecken (NBS) jährlich an (bitte Einnahmen und Ausgaben für beide NBS und nach Sparten wie klassische Betriebskosten und Kosten für besondere streckenabhängige Sicherheitsmaßnahmen getrennt angeben)?
14. Wie schätzt die Bundesregierung den volkswirtschaftlichen Nutzen der VDE 8.1 und 8.2 unter Zugrundelegung des heute tatsächlich gefahrenen Betriebsprogramms ein?
15. Wie hat sich seit Inbetriebnahme des VDE 8.2 und 8.1 die durchschnittliche Auslastung der betreffenden Fernverkehrslinien entwickelt, und welche Veränderungen gegenüber dem Ausgangszustand (Referenz: jeweils letztes Fahrplanjahr vor Eröffnung des VDE 8.2 bzw. 8.1) ist nach Kenntnis der Bundesregierung feststellbar?
16. Auf welchen Streckenabschnitten der Neubaustrecke Erfurt–Ebensfeld in Nord-Süd- bzw. Süd-Nord-Richtung ist die Längsneigung größer als 12,5 Promille (bitte genau Kilometrierung mit jeweiligen Längsneigungen angeben), und welche betrieblichen Restriktionen resultieren aus den größeren Längsneigungen für den Güterverkehr?
17. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass diese Abschnitte als „gesicherte Durchfahrten“ bei der Konstruktion der Fahrplantrassen berücksichtigt werden müssen?
Wenn nein, welche betrieblichen Einschränkungen bestehen stattdessen?
18. Welche Auswirkungen auf die Limitierung des maximalen Gesamtgewichts eines Güterzugs haben die Abschnitte mit einer Längsneigung größer als 12,5 Promille auf der Neubaustrecke Erfurt–Ebensfeld in Nord-Süd- bzw. Süd-Nord-Richtung?
Welche Grenzparameter bezüglich des Gesamtgewichts gelten für diese Abschnitte in Abhängigkeit der Traktionierung bzw. Traktionsleistung konkret?
19. Wie verteilt sich das Aufkommen im Güterverkehr bei der NBS Erfurt–Ebensfeld auf die Tageszeiten?
Wie viele Güterzüge verkehren werktags zwischen 6:00 und 22:00 Uhr sowie zwischen 22:00 und 6:00 Uhr?
20. Wie viele Güterzugtrassen können nach Kenntnis der Bundesregierung auf der NBS Erfurt–Ebensfeld im Zeitfenster 6:00 bis 22:00 Uhr je Stunde zur Verfügung gestellt werden, und auf welchen Betriebsbahnhöfen finden bei einer Regeltrasse planmäßige Überholungen durch den Fernverkehr statt?
21. Sind der Bundesregierung mittel- bis langfristige Planungen (bei weitgehender fahrzeugseitiger ETCS-Verfügbarkeit – ETCS = European Train Control System) der DB AG bekannt, den Güterverkehr von Saal- und Frankenwaldbahn zumindest in den Nachtstunden auf die NBS Erfurt–Ebensfeld zu verlagern?
Wenn ja, welche Planungen gibt es dazu konkret?

22. Welche Angebotsausweitungen plant die DB Fernverkehr AG nach Kenntnis der Bundesregierung in der Relation Berlin–München mittel- und langfristig?

Ist die Einführung eines Halbstundentakts – auch auf Teilstrecken wie Berlin–Leipzig – geplant?

Wenn ja, wann sollen entsprechende Angebotsausweitungen fahrplanwirksam werden?

23. Wie soll sich nach Kenntnis der Bundesregierung das Angebot an Sprinter-Verbindungen zwischen Berlin und München künftig entwickeln, und sind in den kommenden Fahrplanjahren weitere Angebotsausweitungen vorgesehen?

Wenn ja, welche, und ab wann sollen die Angebotsverbesserungen fahrplanwirksam werden?

24. Welche konkreten Planungen für ein neues Fernverkehrsangebot („B-Produkt“) bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung seitens der DB AG zur (Wieder-)Anbindung der Städte Weißenfels, Naumburg (Saale), Weimar, Jena, Saalfeld und Lichtenfels an den vertakteten Fernverkehr?

Sofern diese Planungen vom Gutachterentwurf des Deutschlandtakts abweichen, welche Planungen sollen weiterverfolgt werden?

25. Wird sich die Bundesregierung im Zuge der Einführung des Deutschlandtakts dafür einsetzen, dass zur angemessenen Anbindung der genannten Regionen bundesweit ein Mindeststandard (Definition eines Zielnetzes einschließlich Bedienungsstandards) für die Bedienung im Schienenpersonenfernverkehr definiert wird?

Wenn nein, warum nicht?

26. Wie schätzt die Bundesregierung das immer weiter zunehmende Ungleichgewicht in der Versorgung deutscher Großstädte mit hochwertigen Fernverkehrsleistungen (z. B. Erfurt: 100 Züge pro Tag, Chemnitz: 0) im Hinblick auf das politische Handlungsziel gleichwertiger Lebensverhältnisse ein?

27. Welche Fahrzeit- und Reisekomfortverschlechterungen haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung mit der Inbetriebnahme der NBS Erfurt–Ebensfeld für die Städte Weißenfels, Naumburg (Saale), Jena, Saalfeld und Lichtenfels ergeben?

28. In welchem Umfang mussten in den Bundesländern Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen und Bayern seit 2015 in Folge der Verlagerung von Fernverkehrsleistungen auf die VDE 8.1 und 8.2 ersatzweise zusätzliche Regionalverkehre bestellt werden?

Welche Kosten sind damit verbunden, und welche zusätzlichen Regionalisierungsmittel werden den Ländern seitdem zur Deckung dieser Kosten zur Verfügung gestellt (bitte nach Ländern bzw. SPNV-Aufgabenträgern – SPNV = Schienenpersonennahverkehr – und Jahren auflisten)?

29. Mit welchen konkreten Maßnahmen will die Bundesregierung erreichen, dass die im Zielfahrplan des Deutschlandtaktes vorgesehenen (eigenwirtschaftlich zu erbringenden) Fernverkehrsangebote von den am Markt aktiven EVU auch tatsächlich erbracht werden?

30. Welche konkreten Infrastrukturinvestitionen verbergen sich neben dem Güterzugtunnel bei der ABS/NBS Erfurt–Nürnberg (Ifd. Nr. 4 des bisherigen Potentiellen Bedarfs) hinter der Formulierung „[...] sowie Maßnahmen zur zusätzlichen Fahrzeitverkürzung zwischen Nürnberg und Erfurt“?

31. In welchen Streckenabschnitten des VDE 8.1 (ABS) soll demnach die Streckengeschwindigkeit gegenüber den bisherigen Planungen heraufgesetzt werden (bitte genaue Kilometrierung angeben), und welche Bauarbeiten sind dafür durchzuführen?
32. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Baukosten für die Umsetzung der „zusätzlichen Fahrzeitverkürzung“ zwischen Nürnberg und Erfurt, und bis wann sollen diese fahrplanwirksam sein?
33. Welche Zielfahrzeit zwischen Nürnberg und Erfurt wäre nach Umsetzung der „zusätzlichen Fahrzeitverkürzung“ möglich, und welche wird im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtakts angestrebt?
34. Welche Investitionen in die Knoten Nürnberg, Erfurt sowie Halle/Leipzig werden nach Kenntnis der Bundesregierung in Ergänzung der bekannten Bedarfsplanmaßnahmen im Zusammenhang mit der Umsetzung des Deutschlandtakts derzeit untersucht (einschließlich mikroskopischer Maßnahmen) bzw. geplant (bitte für die genannten Knoten angeben), und welche betrieblichen und sonstigen Vorteile werden damit angestrebt?
35. Welche Investitionen werden im Zusammenhang mit der Umsetzung des Deutschlandtakts derzeit für die Saal- und Frankenwaldbahn untersucht bzw. geplant, und welche Pläne bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung zu der vorhandenen, derzeit nicht genutzten Streckenausrüstung zur Nutzung durch schnelle Neigetechnikzüge?
36. Welche Fahrzeuge sollen auf der Saal- und Frankenwaldbahn zur Erreichung der im Zielfahrplan genannten Fahrzeiten (Vermerk im Zielfahrplan für die Linie FR3: abschnittsweise Vmax: 200 km/h) eingesetzt werden?
37. Soll auf der Saal- und Frankenwaldbahn auch künftig die infrastrukturseitige Ausrüstung mit Eurobalisen für die Fernverkehrszüge mit gleisbogenabhängiger Wagenkastensteuerung („Neigetechnik“) zumindest im Falle von Umleitungen (bei Betriebsstörungen auf der NBS Erfurt–Ebensfeld) weiter vorgehalten werden?
Wenn nein, warum nicht?
38. Welcher Laufweg wird bei Betriebsstörungen auf der NBS Erfurt–Ebensfeld den umzuleitenden Fernverkehrszügen der Relation Berlin–München in der Regel vorgegeben?
Erfolgt im Regelfall eine Umleitung über die „Altstrecke“ also durch das Saaletal und über den Frankenwald?
39. In welchen Fällen wird von einer Umleitung über Jena, Saalfeld und Lichtenfels abgesehen und stattdessen der Laufweg über Eisenach und Fulda vorgezogen?
40. Ist der Bundesregierung bekannt, inwieweit die vom Freistaat Thüringen verfolgten Planungen für den IC-Knoten in Jena mit den Planern des Zielfahrplans Deutschlandtakt abgestimmt sind, und in welcher Weise wird der Bund den Ausbau unterstützen?

Berlin, den 15. Januar 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

