

## Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel,  
Leif-Erik Holm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD  
– Drucksache 19/5459 –**

### Zielfahrplan Deutschland-Takt

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Der erste Gutachterentwurf zum Deutschland-Takt, der am 9. Oktober 2018 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vorgestellt wurde, stellt beispielhaft Reisezeitverkürzungen zwischen deutschen Großstädten im Schienenfernverkehr in Aussicht ([www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2018/080-scheuer-deutschlandtakt.html](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2018/080-scheuer-deutschlandtakt.html)).

So soll die Reisezeit zwischen

- a) Berlin und Düsseldorf um 16 Prozent (4:14h auf 3:34h),
- b) Stuttgart und Hamburg um 14 Prozent (5:10h auf 4:27h),
- c) Hamburg und München über Berlin um 12 Prozent (6:30h auf 5:43h) und
- d) Hamburg und München über Hannover um 8 Prozent (5:31h auf 5:06h) gesenkt werden.

1. Wie sollen die in der Vorbemerkung der Fragesteller unter a) bis d) genannten Fahrzeitverkürzungen sowie die Fahrzeitverkürzungen zwischen den anderen im Gutachten aufgeführten Städten erreicht werden?

Die Reisezeitverkürzungen können mit dem im Dokument „Zielfahrplan Deutschland-Takt, Gutachterentwurf Fernverkehr“ ([www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Schiene/zielfahrplan-fernverkehr.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Schiene/zielfahrplan-fernverkehr.pdf?__blob=publicationFile)) in der dortigen Legende angegebenen Zugtypen erreicht werden. Voraussetzung ist, dass die im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthaltenen Neu- und Ausbaumaßnahmen Schiene sowie ggf. weitere Maßnahmen umgesetzt werden. Je nach Relation tragen auch der Fahrzeugeinsatz und Anschlussoptimierungen in Knoten zur Reisezeitverkürzung bei.

2. Sind für Strecken in der Vorbemerkung der Fragesteller unter a) bis d) Infrastrukturmaßnahmen geplant?

Wenn ja, welche (bitte nach Strecke aufschlüsseln)?

Folgende Aus- und Neubaumaßnahmen gemäß dem Bedarfsplan Schiene befinden sich in Planung bzw. Bau:

Betroffene Strecke	Name der Infrastrukturmaßnahme
Berlin-Düsseldorf	ABS Hannover–Berlin (Lehrter Stammbahn-Planung)
Berlin-Düsseldorf	Rhein-Ruhr-Express (Planung & Bau)
Hamburg-München über Berlin	Knoten Halle/Leipzig (Bau)
Hamburg-München über Berlin	Knoten München (Planung)
Hamburg-München über Berlin	VDE 8.1 ABS Nürnberg-Erfurt (Planung & Bau)
Stuttgart-Hamburg	ABS/NBS Hanau-Würzburg/Fulda-Erfurt (Planung)
Stuttgart-Hamburg	Knoten Frankfurt a.M. (Planung & Bau)
Stuttgart-Hamburg	NBS Frankfurt a.M.–Mannheim (Planung)
Stuttgart-Hamburg, Hamburg-München über Berlin und über Hannover	Knoten Hamburg (Planung & Bau)
Stuttgart-Hamburg, Hamburg-München über Hannover	ABS/NBS Hamburg-Hannover u. a. (Alpha-E) (Planung)

3. Wie lang ist nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittliche Standzeit der Züge in den Bahnhöfen?

Basis für die Standzeiten der Züge ist die für den Fahrgastwechsel erforderliche Mindestzeit und eine Reserve (Einzelaufenthaltsdauer). Eine Durchschnittsaufenthaltsdauer lässt sich aufgrund der je nach Zug variierenden Einzelaufenthaltsdauer nicht bilden. Die Haltezeiten aller Personenfernverkehrszüge können dem Dokument „Zielfahrplan Deutschland-Takt, Gutachterentwurf Fernverkehr“ ([www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Schiene/zielfahrplan-fernverkehr.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Schiene/zielfahrplan-fernverkehr.pdf?__blob=publicationFile)) entnommen werden.

4. Wird es neben den geplanten Verbindungen auch weiterhin Sprinterzüge geben, die weniger Halte zwischen den Bahnhöfen mit Hauptverkehrsaufkommen aufweisen?

Im Zielfahrplan Deutschland-Takt werden die Trassen und Kapazitäten festgelegt, an denen sich der Ausbau der Infrastruktur künftig ausrichtet. Es liegt in der Entscheidung der Unternehmen, die Schienenpersonenverkehr anbieten, wie sie diese Trassen nutzen und ob sie alle im Zielfahrplan für die Infrastrukturplanung zugrunde gelegten Halte nutzen.

5. Wird auf der Strecke Hamburg–Stuttgart der Zug nach Kenntnis der Bundesregierung statt am Frankfurter Hauptbahnhof dann am Bahnhof Frankfurt-Süd halten?

Gemäß dem Zielfahrplan Deutschland-Takt ist für die Zugtrasse Hamburg-Stuttgart unterstellt, dass die Züge auch künftig stündlich im Frankfurter Hauptbahnhof halten. Zusätzlich wird ein zweistündig verkehrender Fernzug statt im Hauptbahnhof in Frankfurt-Süd halten.

6. Sind die in der Vorbemerkung der Fragesteller unter a) bis d) genannten Verbindungen auch ohne das Konzept des Deutschland-Taktes und bei entsprechenden Infrastrukturmaßnahmen und Fahrzeugbeschaffungen realisierbar?

Die Verbindungen bestehen bereits. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

7. Wie will man vor dem Hintergrund der angestrebten Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 ([www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2018/037-scheuer-wow-effekt-bahnfahren.html](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2018/037-scheuer-wow-effekt-bahnfahren.html)) und eines starren und erwartbar störanfälligen Taktfahrplans, verbunden mit häufigeren Zugfahrten, das Ziel der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des Schienenverkehrs sicherstellen?

Die Bundesregierung trägt mit den geplanten Investitionen in die Schieneninfrastruktur, die auch dem Zielfahrplan Deutschland-Takt zugrunde liegen, dazu bei, die infrastrukturellen Voraussetzungen für Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit im Bahnverkehr zu gewährleisten.

8. Ist angesichts von den vorgestellten Planungsüberlegungen, zwischen den „Knoten“ einen Halbstundestakt einzuführen ([www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/zielfahrplan-zukunftsbuendnis-schiene.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/zielfahrplan-zukunftsbuendnis-schiene.pdf?__blob=publicationFile)), geplant, Güterverkehrstrassen zugunsten von Personenverkehrstrassen aufzugeben?

Nein.

9. Sollten sich die Angebotsausweitungen im Fernverkehr der DB AG in Folge eines 30-Minuten-Takts als defizitär erweisen, wird die DB Fernverkehr AG verpflichtet, diese Verkehre trotzdem anzubieten, und wären dafür Zuschüsse an die DB Fernverkehr AG vorgesehen?
10. Wenn zukünftig eine Subventionierung des Schienenpersonenfernverkehrs geplant oder nicht auszuschließen ist, sollen diese Mittel von den Regionalisierungsmitteln abgezweigt werden oder ist dafür ein neuer Haushaltstitel vorgesehen?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Deutschland-Takt und der ihm zugrunde liegende Zielfahrplan treffen keine Aussage darüber, welche Angebote im Fernverkehr durch die DB Fernverkehr AG oder andere Anbieter des Schienenpersonenfernverkehrs erfolgen. Aus dem Zielfahrplan Deutschland-Takt ist keine Subventionierung des Schienenpersonenfernverkehrs ableitbar.

