

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/5186 –**

Rolle des Deutschland-Taktes für die Bundesverkehrswegeplanung

Vorbemerkung der Fragesteller

Ziel des Deutschland-Taktes ist es, mit einem bundesweit vertakteten und verknüpften Schienenverkehrsangebot die Attraktivität des Schienenverkehrs durch Reisezeitreduzierungen und bessere Umsteigemöglichkeiten zu erhöhen und damit deutlich mehr Fahrgäste für das System zu gewinnen. Laut Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD soll „[d]ie Planung der Schienenwege [...] am Ziel eines Deutschland-Taktes mit bundesweit aufeinander abgestimmten Anschlüssen sowie leistungsfähigen Güterverkehrstrassen [ausgerichtet]“ werden. So kann die Effizienz der Infrastrukturinvestitionen gesteigert und die Netzkapazität für den Personen- und Güterverkehr erhöht werden. Bereits die letzte Bundesregierung beauftragte eine Machbarkeitsstudie, deren Ergebnisse bereits im Oktober 2014 vorgelegt werden sollten (siehe Dokument 2013/S 078-131485 im Supplement zum Elektronischen Amtsblatt der Europäischen Union vom 20. April 2013), um diese für den neuen Bundesverkehrswegeplan berücksichtigen zu können. Derzeit werden die für den neuen Bundesverkehrswegeplan angemeldeten Schienenprojekte bewertet. Um die Planung der Schienenwege auf einen Deutschland-Takt auszurichten, müssten die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie berücksichtigt werden.

1. Welche Rolle spielt die Konzeptidee eines integralen Taktfahrplanes in der Verkehrspolitik der Bundesregierung?
2. Welche verkehrs- und infrastrukturpolitischen Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der anhaltenden Diskussion über die Etablierung eines Deutschland-Taktes, insbesondere im Hinblick auf die bisherige Ausrichtung auf Hochgeschwindigkeitsverkehre und Megaprojekte, wie Stuttgart 21?

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

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie Deutschland-Takt sollen in der Bundesverkehrswegeplanung – und soweit möglich bei der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans 2015 (BVWP) – berücksichtigt werden. Die in der Studie vorgeschlagenen Infrastrukturmaßnahmen werden dazu einer gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Analyse unterzogen werden. Gleichzeitig wird ein Abgleich mit den Erkenntnissen der Deutschen Bahn (DB) Netz AG aus dem Langfristfahrplan sowie der neuen Langfriststrategie der DB Fernverkehr AG vom März 2015 („Deutschland im Takt“) erfolgen. Erst dann wird eine abschließende Bewertung der Ergebnisse sowie die Ableitung der erforderlichen Investitionen in die Infrastruktur möglich sein.

3. Welche Erkenntnisse zieht die Bundesregierung aus der Bahnpolitik des Nachbarlandes Schweiz, das vor Jahrzehnten die Infrastrukturpolitik im Bahnbereich auf die Optimierung von Anschlussverbindungen ausgerichtet hat?

In der Schweiz wurde zur Gestaltung von „Rendezvous-Knoten“ im Rahmen eines Integrierten Taktfahrplans teilweise auf die Realisierung von Fahrzeitgewinnen durch Infrastrukturausbau verzichtet. Dies ist in einem Bahnnetz auf deutlich größerer Fläche wegen des Wettbewerbs mit dem binnenländischen Luftverkehr nicht ratsam.

4. Auf welche Ursachen führt die Bundesregierung den Rückgang der Fahrgäste im bundesweiten Fernverkehr und die Ausdünnung des Fernverkehrsnetzes seit der Bahnreform im Jahr 1993 bzw. 1994 zurück, und welche Bilanz der deutschen Bahnreform im Jahr 1993 bzw. 1994 zieht sie im Vergleich zu der Bahnpolitik des Nachbarlandes Schweiz?

Zur Steigerung der Verkehrsleistungen auf der Schiene und zur Veränderung des Fernverkehrsnetzes seit der Bahnreform – auch im Vergleich mit anderen europäischen Ländern – wird auf die Antwort zu den Fragen 5, 57 und 59 bis 67 der Großen Anfrage „20-Jahres-Bilanz der Bahnreform von 1994 bis 2014“ auf Bundestagsdrucksache 18/3266 verwiesen.

Die Entscheidung über das Verkehrsangebot im eigenwirtschaftlichen Schienenpersonenfernverkehr ist eine unternehmerische Aufgabe. Hierzu wird auf die Entscheidungen des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung zur Abgrenzung der Zuständigkeiten Bund, Deutsche Bahn AG bzw. Länder infolge der Bahnreform (Anlage 1 auf Bundestagsdrucksache 13/6149), die in der 194. Sitzung des Deutschen Bundestages am 1. Oktober 1997 angenommen wurde, sowie zur Stärkung des parlamentarischen Fragerechts (Bundestagsdrucksache 16/8467) verwiesen.

5. Gibt und gab es Gespräche zwischen der Deutschen Bahn AG und der Bundesregierung zur Relevanz eines Deutschland-Taktes im Hinblick auf die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015, und wenn ja, welche grundsätzlichen Ergebnisse hatten diese Gespräche?

Mit den Erkenntnissen der Machbarkeitsstudie soll erstmals auch der Ansatz einer fahrplanbasierten Infrastrukturentwicklung geprüft und entsprechend dem Prüfungsergebnis für die Bundesverkehrswegeplanung umgesetzt werden. Auch die DB Netz AG hat bei der Entwicklung ihrer Netzkonzeption 2030 nach diesen Prinzipien gearbeitet. Aus diesem Grund findet ein intensiver Erfahrungsaustausch zwischen der DB Netz AG und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) über Umsetzungsmöglichkeiten der fahrplanbasierten Infrastrukturentwicklung in der Bundesverkehrswegeplanung statt.

Dabei soll durch fokussierte Aus- und Neubaumaßnahmen eine bestmögliche Lösung für Taktverkehre mit verkürzten Reisezeiten geschaffen werden bei gleichzeitiger Auflösung der Engpässe im Güterverkehr.

6. Welche Übereinstimmungen gibt es zwischen dem Eigentümer Bund und der Deutschen Bahn AG, insbesondere der DB Netz AG, im Hinblick auf die Ausrichtung der Infrastrukturpolitik auf einen Deutschland-Takt?

Sowohl die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie Deutschland-Takt als auch die Arbeiten der Deutschen Bahn AG an ihrer Netzkonzeption 2030 zeigten, dass eine fahrplanbasierte Infrastrukturentwicklung für den langfristigen Netzausbau Vorteile bietet, aber auch Herausforderungen beinhaltet. Die Digitalisierung bietet hier nach Auffassung des BMVI durch bessere Datengrundlagen und die Vernetzung aller Beteiligten die Chance einer optimalen Kapazitätsnutzung und Weiterentwicklung des Bahnnetzes.

7. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung das von der Deutschen Bahn AG im März 2015 vorgestellte neue Fernverkehrskonzept?

Auf die Beantwortung der Fragen 1 und 2 wird verwiesen.

8. Stimmt die Bundesregierung mit der Aussage des Personenverkehrsvorstands Ulrich Homburg überein, dass mit dem neuen Fernverkehrskonzept der Deutschen Bahn AG „Deutschland im Takt“ sei (vgl. Presseinformation der DB Mobility Logistics AG vom 18. März 2015), und wenn nein, welche weiteren verkehrspolitischen Schritte müssen etwa in Absprache mit den 16 Bundesländern erfolgen, um einen Deutschland-Takt umzusetzen?

Auf die Beantwortung der Fragen 1 und 2 wird verwiesen.

9. Inwiefern geht die Bundesregierung davon aus, dass – wie im Auftrag zur Machbarkeitsstudie zur Prüfung eines Deutschland-Taktes im Schienenverkehr beschrieben – „Infrastrukturmaßnahmen vorgeschlagen werden, die für die Umsetzung eines integralen Taktfahrplans erforderlich sind“ (siehe Dokument 2013/S 078-131485 im Supplement zum Elektronischen Amtsblatt der Europäischen Union vom 20. April 2013)?
10. Inwiefern ergeben sich daraus Konsequenzen für die Bewertung von Schienenprojekten im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans?
11. Inwiefern sollen alle Schienenprojekte auf die Umsetzung eines Deutschland-Taktes ausgerichtet werden, wenn die Machbarkeitsstudie ergibt, dass ein Deutschland-Takt umsetzbar ist?
12. Inwiefern liegt der Bundesregierung ein Arbeits- bzw. Zwischenergebnis der Machbarkeitsstudie vor, und werden Vorschläge daraus gegebenenfalls bereits bei der Bewertung von Schienenprojekten im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans berücksichtigt?
13. Inwiefern soll die Machbarkeitsstudie zu einem späteren Zeitpunkt bei der Bewertung von Schienenprojekten im Zuge der Aufstellung des Bundes-

verkehrswegeplans berücksichtigt werden, falls derzeit noch keine Arbeits- bzw. Zwischenergebnisse vorliegen?

Die Fragen 9 bis 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine erste Analyse der Arbeitsergebnisse der Machbarkeitsstudie lässt erkennen, dass im derzeitigen Bedarfsplan vorgesehene Investitionsmaßnahmen auch der Einführung eines Deutschland-Takts dienen und lediglich an dessen Anforderungen angepasst werden müssen. Nur einige wenige zusätzliche Maßnahmen wären ggf. ausschließlich für einen Deutschland-Takt erforderlich. Darüber hinaus werden eine Reihe von Maßnahmen unterstellt, die nicht den Fern- und Güterverkehr, sondern vielmehr den Nahverkehr betreffen, solche Maßnahmen wären nach der derzeitigen Aufgabenteilung von den jeweiligen Bundesländern umzusetzen.

Eine überschlägige Nutzenbewertung in der Machbarkeitsstudie zeigte bereits, dass ein Deutschland-Takt einen erheblichen Zusatznutzen beinhaltet, der über den reinen Fahrzeitnutzen aus den Infrastrukturmaßnahmen hinausgeht. Für den BVWP wird daher die Einbeziehung der Vertaktung somit als zusätzlicher Reisezeitnutzen in der Bewertung berücksichtigt.

14. Inwiefern ist die schon im Jahr 2009 im Rahmen des Koalitionsvertrages zwischen CDU, CSU und FDP getroffene Ankündigung, die Vorschläge zur Einführung eines Deutschland-Taktes sorgfältig zu überprüfen, mit den Ländern besprochen worden?

Im Lenkungskreis zur Machbarkeitsstudie zur Prüfung eines Deutschland-Takts im Schienenverkehr waren Vertreter der Länder beteiligt. Außerdem war das Thema Gegenstand der Verkehrsminister-Konferenz.

15. Aus welchen Gründen wurde die Machbarkeitsstudie zur Prüfung eines Deutschland-Taktes im Schienenverkehr bisher nicht der Öffentlichkeit vorgestellt, obwohl sie bereits im Jahr 2014 übergeben werden sollte und eine Vertragsverlängerung für die Erstellung nicht vorgesehen war (siehe Dokument 2013/S 078-131485 im Supplement zum Elektronischen Amtsblatt der Europäischen Union vom 20. April 2013)?

Im Laufe der Untersuchung hat sich die Notwendigkeit zu einem Ergänzungsauftrag ergeben, dessen Ergebnisse in den Bericht zur Machbarkeitsstudie eingearbeitet wurden. Daher wurde der Bericht erst Ende März 2015 fertiggestellt.

16. Wann soll die Machbarkeitsstudie zur Prüfung eines Deutschland-Taktes im Schienenverkehr öffentlich vorgestellt und zum Download bereitgestellt werden?

Der Bericht zur Machbarkeitsstudie wird zum Download bereitgestellt, sobald er den Verkehrsministerinnen, Verkehrsministern und -senatoren der Länder sowie dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages zur Information übersandt wurde.