

## **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 19/7247 –**

### **Verkehrliche Wirkungen des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 8 nach Gesamtinbetriebnahme im Dezember 2017**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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 Gesamtinbetriebnahme 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 Fahrgastzahlen 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 Saale-tal, 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 Neubau-  
strecke in die Knoten Erfurt und Halle/Leipzig, die nach Auffassung der Frage-  
steller quasi „in Beton gegossene“ Planungsfehler darstellen und auf Sparmaß-  
nahmen in der Planungsphase zurückgehen. Die zur Ausführung gekommene  
Einbindung insbesondere in die Knoten Erfurt und Halle begrenzen die Mög-  
lichkeiten 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 Anschlussbezie-  
hungen.

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 ab-  
schnittsweise bzw. relationsbezogen angeben, also einschließlich der Fern-  
verkehrslinien über Braunschweig–Hildesheim–Kassel) nach Inbetrieb-  
nahme des VDE 8.2 im Dezember 2015 bzw. nach Inbetriebnahme des  
VDE 8.1 im Dezember 2017 bis heute erzielen?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) sind im Jahr 2018 4,9 Millio-  
nen Reisende über die VDE 8.1 im Fernverkehr der DB AG gefahren. Dies ent-  
spricht einer Steigerung von 2,5 Millionen Fahrgästen gegenüber dem Vorjahr  
auf der vergleichbaren Verbindung via Jena und damit einer prozentualen Steige-  
rung um 104 Prozent.

Über die Verbindungen zwischen Frankfurt und Berlin sowohl über Braun-  
schweig als auch über Erfurt sind im Jahr 2018 8,9 Millionen Fahrgäste in Zügen  
der DB Fernverkehr gefahren. Hier konnte im Vergleich zum Jahr 2015 vor der  
Inbetriebnahme der VDE 8.2 eine Steigerung um 1,6 Millionen Reisende bzw.  
22 Prozent erzielt werden.

2. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Modal Split seit De-  
zember 2015 in der Relation Berlin–Frankfurt entwickelt (bitte Vergleichs-  
werte vor und nach Inbetriebnahme des VDE angeben)?
3. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Modal Split seit De-  
zember 2017 in der Relation Berlin–München, Berlin–Nürnberg und  
Leipzig–München entwickelt (bitte Vergleichswerte vor und nach Inbetrieb-  
nahme des VDE angeben)?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam be-  
antwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

4. Um wie viele zusätzliche Personenfahrten hat sich die Fahrgastnachfrage in  
der Relation Berlin–München nach Gesamtinbetriebnahme des VDE 8 er-  
höht, und welche Steigerung ergibt sich bei der Verkehrsleistung unter Be-  
zugnahme der auf Bundestagsdrucksache 16/1379 genannten Prognosezah-  
len?
5. Wie hoch ist der Anteil der Umsteigenden von Pkw und Flugzeug (bitte Per-  
sonenfahrten und Verkehrsleistung angeben) unter Bezugnahme der auf  
Bundestagsdrucksache 16/1379 genannten Prognosezahlen?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam be-  
antwortet.

Nach Auskunft der DB AG entspricht die Steigerung etwa 2,5 Millionen Personenfahrten im Jahr und übertrifft damit die Prognose in der Bundestagsdrucksache 16/1379 aus dem Jahr 2006 von 1,8 Millionen zusätzlichen Personenfahrten. Zur Entwicklung der netzweiten Verkehrsmehrung in Personenkilometern und zu Umsteigern aus Pkw und Flugzeug liegen keine streckeninduzierten Erhebungen nach Inbetriebnahme der Neubaustrecken des VDE 8 vor.

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)?

IST Trassenkilometer (Trkm)		2015	2016	2017	2018
SPFV	VDE 8.2	357.717,83	2.579.976,33	2.095.827,66	3.311.989,19
SPNV	VDE 8.2	643.510,05	862.539,96	678.838,74	784.027,65
SGV	VDE 8.2	27.640,66	86.964,09	65.633,97	72.048,16

Vor Inbetriebnahme der Neubaustrecke waren dort die Trkm = 0.

Die ausgewiesenen Trassenkilometer für die Segmente SPNV und SGV beziehen sich auf einen Abschnitt der Neubaustrecke im Knoten Erfurt (Erfurt Pbf–Erfurt-Linderbach) sowie den Streckenabschnitt Gröbers–Leipzig Hbf.

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. Gelegenheitsstrasse vorgesehen bzw. wurden von den jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) tatsächlich gefahren?

Wenn nein, warum nicht?

Nach Auskunft der DB Netz AG gab es in den Jahresfahrplänen 2016 bis 2018 keine Trassenanmeldungen des Güterverkehrs über die Neubaustrecke Halle/Leipzig–Erfurt.

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?

Nach Auskunft der DB Netz AG gibt es für den Jahresfahrplan 2019 keine Trassenanmeldungen des Güterverkehrs über die Neubaustrecke Halle/Leipzig–Erfurt als Regeltrasse. Bzgl. möglicher Anmeldungen als Güterverkehrs-Gelegenheitsstrassen für das Jahr 2019 liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

9. Wie haben sich seit Inbetriebnahme der Neubaustrecke Erfurt–Ebensfeld die dort erbrachten Trassenkilometer entwickelt (bitte verfügbare Daten seit Inbetriebnahme differenziert nach Transportsparten angeben)?

IST Trkm		2015	2016	2017	2018
SPFV	VDE 8.1			222.264,84	1.599.733,13
SPNV	VDE 8.1			10.865,86	174.462,88
SGV	VDE 8.1			55.125,11	44.088,04

Vor IBN der Neubaustrecke waren dort die Trkm = 0.

Die ausgewiesenen Trassenkilometer für die Segmente SPNV und SGV beziehen sich auf einen Abschnitt der Neubaustrecke im Knoten Erfurt (Erfurt Pbf–Erfurt-Linderbach) sowie den Streckenabschnitt Gröbers–Leipzig Hbf.

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. Gelegenheitsstrasse vorgesehen bzw. wurden von den jeweiligen EVU tatsächlich gefahren?

Wenn nein, warum nicht?

Nach Auskunft der DB Netz AG gab es im Jahresfahrplan 2018 zwei Trassenanmeldungen des Güterverkehrs (Triebfahrzeugfahrt ohne Wagenzug) über die Neubaustrecke Erfurt–Unterleiterbach (Ebensfeld) als Regelverkehrstrasse, welche im letzten Jahr durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen storniert wurden. Güterverkehrs-Gelegenheitsstrassen wurden 2018 nicht bestellt.

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?

Nach Auskunft der DB Netz AG gibt es für den Jahresfahrplan 2019 zwei Trassenanmeldungen des Güterverkehrs (Triebfahrzeugfahrt ohne Wagenzug) über die Neubaustrecke Erfurt–Unterleiterbach (Ebensfeld) als Regeltrasse. Bezüglich möglicher Anmeldungen als Güterverkehrs-Gelegenheitsstrassen für das Jahr 2019 liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

12. Wie haben sich seit Inbetriebnahme der Neubaustrecke Erfurt–Ebensfeld die auf der Altstrecke (Saal- und Frankenwaldbahn) erbrachten Trassenkilometer im Güterverkehr entwickelt?

Nach Auskunft der DB Netz AG stellt sich die monatliche Entwicklung der Trassenkilometer des SGV auf der Saalebahn/Frankenwaldbahn zwischen Großheringen und Breitengüßbach seit der Eröffnung der Neubaustrecke Erfurt–Ebensfeld wie folgt dar:

Monat	Trkm. SGV
12/2017	150.907
01/2018	228.465
02/2018	194.165
03/2018	242.179
04/2018	236.712
05/2018	233.916
06/2018	251.427
07/2018	230.059
08/2018	236.963
09/2018	241.411
10/2018	215.616
11/2018	247.437
12/2018	221.467

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)?

Trassenpreiserlöse:

- VzG 5919 Leipzig–Erfurt/VzG 6394 Halle–Ammendorf–Planena (alle Verkehrsarten):

2017: 30,03 Mio. Euro

2018: 29,06 Mio. Euro

- VzG 5919 Erfurt–Breitengüßbach (alle Verkehrsarten):

2017: 1,88 Mio. Euro

2018: 13,93 Mio. Euro

Ausgaben:

- VDE 8.1 Ebensfeld–Erfurt:

2018: ca. 7 Mio. Euro

- VDE 8.2 Erfurt–Halle/Leipzig:

2017: ca. 5 Mio. Euro

2018: ca. 6 Mio. Euro

14. Wie schätzt die Bundesregierung den volkswirtschaftlichen Nutzen der VDE 8.1 und 8.2 unter Zugrundelegung des heute tatsächlich gefahrenen Betriebsprogramms ein?

Die aktuellste volkswirtschaftliche Bewertung im Rahmen des BVWP-Prozesses erfolgte für die ausstehenden Abschnitte der Ausbaustrecke der VDE 8.1 für das Prognosebezugsjahr 2030. Eine retrograde Abschätzung des volkswirtschaftlichen Nutzens der bereits fertiggestellten Abschnitte mit dem aktuellen Personenvkehrsaufkommen ist nicht möglich.

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?

Die Auslastung der Züge über die Schnellfahrstrecke liegt durchschnittlich 18 Prozent höher als im übrigen Fernverkehr der DB AG.

Im Übrigen wird auf die Internetseite der DB AG verwiesen (vgl.: [www.deutschebahn.com/de/konzern/im\\_blickpunkt/Das-Flugzeug-%C3%BCberholt-3529496](http://www.deutschebahn.com/de/konzern/im_blickpunkt/Das-Flugzeug-%C3%BCberholt-3529496)).

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?

Nach Auskunft der DB AG beträgt die Längsneigung an den Signalstandorten Km 185,646, 170,154 und 157,986 (Richtung Erfurt–Ebensfeld) jeweils 20 Promille und Km 111,551 (Richtung Ebensfeld–Erfurt) 17,8 Promille.

Betrieblich betrachtet bedeuten diese Längsneigungen, dass die an den betreffenden Signalstandorten ermittelte Grenzlast beim Anfahren eines Güterzuges (abhängig vom Leistungsvermögen des jeweiligen Triebfahrzeuges) bei maximal 1 200 t liegt.

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?

Nach Auskunft der DB AG gilt die Berücksichtigung gesicherter Durchfahrten bei der Fahrplankonstruktion nicht bei allen Güterzügen, sondern ist lastabhängig. Es gilt Pkt. 3.4.1 Besondere Schienenwege – Schnellfahrstrecke Erfurt–Unterleiterbach gemäß der Schienennetz-Benutzungsbedingungen 2019 (vgl.: [https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/1354962/6a8c764103f4ce4e0543be15e4c345a1/snb\\_2019-data.pdf](https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/1354962/6a8c764103f4ce4e0543be15e4c345a1/snb_2019-data.pdf)).

18. Welche Auswirkungen auf die Limitierung des maximalen Gesamtgewichts eines Güterzuges 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?

Nach Auskunft der DB AG sind die möglichen Wagenzugmassen (maximales Gesamtgewicht eines Güterzuges ohne Lokomotive) abhängig von der Traktionsleistung der eingesetzten Triebfahrzeuge und der Linienführung der Infrastruktur. Es muss sichergestellt sein, dass ein Zug im Falle eines betrieblich notwendigen Halts an jedem Signal oder ETCS-Haltebegriff aus eigener Kraft wieder anfahren kann.

Aus Kapazitätsgründen wurden für die Schnellfahrstrecken als weiteres Kriterium Mindestgeschwindigkeiten festgelegt, die dort verkehrende Züge nicht unterschreiten dürfen. Daraus resultieren die für die VDE 8.1 maßgeblichen und veröffentlichten Regelgrenzlasten (also mögliche Wagenzugmassen) für die verschiedenen Triebfahrzeuge:

	BR 152	BR 185	BR 187-10	BR 189	BR 193
Richtung Norden	1210	1035	1090	1215	1210
Richtung Süden	1265	1065	1125	1260	1270

Höhere Wagenzugmassen sind im Rahmen einer Einzelfallbetrachtung unter Berücksichtigung der tatsächlichen Zugparameter und der fahrplantechnischen Machbarkeit möglich.

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?

Die Züge verkehren im Zeitraum 22:00 – 06:00 Uhr.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

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?

Derzeit können tagsüber keine Güterzüge verkehren (vgl. SNB 2019 Pkt. 3.4.1 Besondere Schienenwege – Schnellfahrstrecke Erfurt–Unterleiterbach).

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 Frankwaldbahn zumindest in den Nachtstunden auf die NBS Erfurt–Ebensfeld zu verlagern?

Wenn ja, welche Planungen gibt es dazu konkret?

Nach Auskunft der DB Netz AG wurden für den Jahresfahrplan 2020 im Rahmen der Fahrlagenberatung der EVU mit der DB Netz AG konkrete Güterzugfahrplantrassen über die NBS Erfurt–Ebensfeld angefragt.

Im Verlauf des Jahres 2019 soll durch Änderungen der Signalisierung eine Grenzlastserhöhung auf 1 500 t erfolgen. Die Einschränkungen für den Güterverkehr sollen sobald wie möglich beseitigt werden.

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?

Nach Auskunft der DB AG hat bereits ein Jahr nach Inbetriebnahme des VDE 8.1 die DB Fernverkehr AG im Dezember 2018 ihr Angebot auf der Strecke durch zusätzliche Züge zwischen Berlin und München und erste internationale Züge zwischen Berlin und Wien deutlich ausgeweitet. Hinzu kommen zusätzliche Sitzplätze in den bestehenden Zügen durch den Einsatz des ICE 4, so dass seit Dezember 2018 den Fahrgästen insgesamt knapp 20 Prozent mehr Sitzplatzkapazitäten zur Verfügung stehen. Mittel- und Langfristig wird die DB Fernverkehr AG das Angebot entsprechend der Nachfrageentwicklung weiter ausbauen.

Langfristig sieht der Entwurf des Deutschland-Takts einen Halbstunden-Takt für alle VDE 8 Linienführungen vor (Berlin–Halle/Leipzig–Erfurt–Frankfurt(Main)/München). Die im Deutschland-Takt unterstellten Angebotskonzepte werden derzeit mit den Beteiligten unter der Leitung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur beraten. An diesen Abstimmungen ist auch die DB Fernverkehr AG beteiligt.

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?

Nach Auskunft der DB AG sind die Sprinterverbindungen Teil des Gesamtangebots der Verbindungen zwischen Berlin und München und bereits im Dezember 2018 von sechs auf zehn Verbindungen pro Tag ausgeweitet worden. Die DB Fernverkehr AG wird das Angebot an Sprintern entsprechend der Nachfrageentwicklung ausbauen.

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?

Die DB Fernverkehr AG plant die Einrichtung einer zweistündlichen Fernverkehrslinie zwischen Nürnberg und Leipzig mit Halten in Naumburg (Saale), Jena, Saalfeld und Lichtenfels zum Dezember 2023. Darüber hinaus sind Weimar und Jena seit Dezember 2018 mit täglich drei bzw. vier Zugpaaren über die Mitte-Deutschland-Verbindung mit Kassel und Nordrhein-Westfalen verbunden. Diese Verbindungen werden nach der Fertigstellung der Elektrifizierung der Strecke Weimar–Jena–Gera–Chemnitz zu einer zweistündlichen Verbindung verdichtet.

Der Gutachterentwurf zum Deutschland-Takt sieht für die Städte Weißenfels, Naumburg (Saale), Jena, Saalfeld und Lichtenfels eine zweistündliche Systemtrasse für eine FR-Linie (Fernverkehr Regional) vor, die nach Süden über Nürnberg nach München und im Norden nach Berlin führt.

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?

Die Gestaltung des Angebotes im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) ist eine unternehmerische Aufgabe der Anbieter von Schienenpersonenfernverkehren. Es liegt in der Entscheidung dieser Unternehmen, ob sie für alle im Zielfahrplan für die Infrastrukturplanung zugrunde gelegten Trassen ein entsprechendes Zugangebot vorsehen.

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?

Die Gleichwertigkeit der Lebensbedingungen wird im Hinblick auf den Schienenverkehr gewährleistet, indem die betroffenen Städte durch schnelle Regionalverkehrsverbindungen an den Fernverkehr angebunden werden.



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?

Mit der Inbetriebnahme des VDE 8.1 entfiel die systematische Bedienung der Städte Naumburg(Saale), Jena, Saalfeld und Lichtenfels entlang der alten Route mit ICE-Zügen im Stunden- bzw. Zwei-Stunden-Takt. Über eine Neuordnung des Nahverkehrssystems im Dezember 2017 sind die größten Städte im Saaletal und in Oberfranken auf direktem Weg mit den nächstgelegenen ICE-Knoten in Halle, Leipzig, Erfurt und Bamberg verbunden. Die Anschlüsse in diesen Bahnhöfen wurden auf den ICE-Fahrplan optimiert, so dass sich in der Regel nur kurze Wartezeiten ergeben.

Naumburg(Saale) und Weißenfels profitieren seit Inbetriebnahme des VDE 8.1 von rund 45 Minuten schnelleren Verbindungen nach Bamberg, Nürnberg und München, ab Jena sind es 20 Minuten Zeitvorteil gegenüber der schnellsten Verbindung vor dem Dezember 2017. Mit den fünfmal täglich verkehrenden Sprintern ab Erfurt verkürzt sich die Reisezeit nach Nürnberg und München um bis zu eine Stunde. Von Oberfranken aus verkürzt sich die Fahrzeit nach Erfurt, Leipzig oder Berlin mit Umstieg in Bamberg um 30 bis 60 Minuten.

Ab Saalfeld dauert die Fahrzeit nach Berlin oder München mit Umstieg in Erfurt 20 bis 30 Minuten länger. Das ICE-Drehkreuz Erfurt ist von Saalfeld aus umsteigefrei stündlich mit dem RE erreichbar. Ab Lichtenfels dauert die Fahrt nach Nürnberg sowie die Fahrt ab Lichtenfels in Richtung Nürnberg bzw. ab Jena nach Leipzig und Dresden 10 bis 20 Minuten länger.

Einzelne Züge des Fernverkehrs stellen in nachfragestarken Tageszeiten weitere Verbindungen, so z. B. zwischen Jena und Berlin bzw. Lichtenfels und München her. Seit Dezember 2018 ist Jena weiterhin mit drei Intercity-Zugpaaren über die Mitte-Deutschland-Verbindung mit Kassel und Nordrhein-Westfalen verbunden.

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)?

Der Bundesregierung liegen keine eigenen Informationen vor, inwiefern die Länder zusätzliche Regionalverkehre in Folge von Verkehrsverlagerungen oder aus anderen Gründen bestellen und welche Kosten damit verbunden sind.

Für Planung, Organisation und Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs sind die Länder zuständig. Diese weisen dem Bund die Verwendung der Mittel nach, seit 2016 auf der Grundlage der Anlage 3 des Regionalisierungsgesetzes (RegG).

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?

Die Bundesregierung wird dies in Zusammenarbeit mit den Ländern und Fernverkehrsunternehmen im „Zukunftsbündnis Schiene“ erörtern.

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“?

Gegenstand des Projektes sind Einzelmaßnahmen zur Fahrzeitverkürzung zwischen Nürnberg und Erfurt, welche noch nicht im Rahmen der VDE 8.1 geplant bzw. realisiert werden, wie beispielsweise die Optimierung der Einfahrgeschwindigkeit in den Knoten Nürnberg und die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit zwischen Fürth und Eltersdorf. Diese Maßnahmen ergänzen die Aus- und Neu- baumaßnahmen für die VDE 8.1 und haben zum Ziel, eine Fahrtzeit von unter 60 Minuten zwischen Erfurt und Nürnberg zu ermöglichen.

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?

Für die Erreichung der Zielfahrzeit von unter 60 Minuten zwischen Nürnberg und Erfurt erfolgt eine Gesamtbetrachtung der Strecke. Hierbei liegt der Schwerpunkt auf Bereichen, die noch nicht im Rahmen der VDE 8.1 geplant bzw. realisiert werden. Das sind u. a. die Strecke zwischen Fürth–Eltersdorf über Vach und die Einbindung in den Knoten Nürnberg. Genauere Angaben können nach Abschluss der Vorplanung erfolgen.

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?

Schätzungen der Bundesregierung belaufen sich auf ca. 110 Mio. Euro Investitionsvolumen. Im Laufe der weiteren Planung werden diese Kosten verifiziert. Die zeitliche Umsetzbarkeit der Einzelmaßnahmen wird im Rahmen der Grundlagenermittlung geplant.

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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 30 verwiesen.

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?

Derzeit läuft die Identifizierung von Maßnahmen, die aus den zugrunde zu legenden Angeboten von Güter- und Personenverkehr abzuleiten sind. Erst wenn diese Maßnahmen identifiziert sind, können über den Bedarfsplan hinausgehende Investitionen untersucht werden.

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?

Eine Nutzung von Neigetechnik ist im Gutachterentwurf zum Zielfahrplan des Deutschland-Takts auf den genannten Strecken derzeit nicht unterstellt.

36. Welche Fahrzeuge sollen auf der Saal- und Frankenwaldbahn zur Erreichung der im Zielfahrplan genannten Fahrzeiten (Vermerk im Zielfahrplan für die Linie FR3: abschnittsweise  $V_{\max}$ : 200 km/h) eingesetzt werden?

Für die FR-Linie im Saaletal ist im Entwurf des Zielfahrplans die Nutzung von Fahrzeugen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h zugrunde gelegt. Im Rahmen der laufenden Abstimmungen zum Deutschland-Takt kann es bei verschiedenen Linienführungen zu Veränderungen kommen.

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?

Die vorhandene Ausrüstung der Saal- und Frankenwaldbahn mit Eurobalisen für die gleisbogenabhängige Wagenkastensteuerung soll weiterhin vorgehalten werden.

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?

Die Fragen 38 und 39 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Umleitung erfolgt abhängig von der Betriebssituation.

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?

Die Gutachter des Deutschlandtaktes sind mit dem Freistaat Thüringen wegen des Angebotskonzepts zum IC-Knoten in Jena in Kontakt. Aussagen zum weiteren Ausbau können getroffen werden, wenn aus einem optimierten Zielfahrplan mögliche Infrastrukturmaßnahmen abgeleitet sind.