

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Zustand des deutschen Schienennetzes bzw. der Schieneninfrastruktur

Zuverlässigkeit, Sicherheit und Kundenfreundlichkeit im Deutschen Schienenverkehr werden von Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), aber auch im Schienengüterverkehr (SGV) sowie insbesondere von deren Kundinnen und Kunden immer öfter infrage gestellt (vgl. beispielsweise <https://www.merkur.de/reise/deutsche-bahn-verspaetet-sich-so-haeufig-wie-seit-jahren-nicht-zr-91656394.html>, <https://www.welt.de/wirtschaft/plus240403691/Deutsche-Bahn-Neuer-Verspaetungs-Plan-der-Bahn-offenbart-die-Hilflosigkeit.html> und <https://www.spiegel.de/panorama/deutsche-bahn-verspaetet-sich-so-haeufig-wie-seit-jahren-nicht-a-c0098dbc-31db-4144-9e4f-99bb70d73c14>). Mehrere schwere Zugunglücke mit Toten und Verletzten (vgl. <https://www.sueddeutsche.de/bayern/garmisch-partenkirchen-zugunglueck-bahn-schwellen-betonkrebs-untersuchungsergebnisse-1.5641863>), immer höhere Belastungen der Schieneninfrastruktur, etwa durch Energietransporte oder Zusatzverkehre im Rahmen des 9-Euro-Tickets (vgl. <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/9-euro-ticket-bahn-chaos-und-hunderte-ueberlastete-zuege-18085439.html>, https://www.t-online.de/nachrichten/deutschland/innenpolitik/id_100032764/9-euro-ticket-eisenbahngewerkschaft-gegen-fortfuehrung-wegen-ueberlastung.html und <https://www.tagesschau.de/inland/energietransporte-vorrang-bahn-101.html>), aber auch mutmaßlich politisch motivierte Angriffe auf die Bahninfrastruktur und daraus erwachsende Folgen (vgl. <https://www.sueddeutsche.de/politik/extremismus-berlin-sabotage-gegenbahn-bka-ermittelt-an-zugstrecke-in-berlin-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-221021-99-207295>) bringen Infrastruktur, Kapazität, aber auch Personal und Material im Schienenverkehr nach Wahrnehmung der Fragesteller immer näher an die Belastungsgrenzen – und darüber hinaus.

Die Bundesregierung hat nach Auffassung der Fragesteller im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP die ambitionierten Ziele zum Infrastrukturausbau und Aufwuchs der Fahrgastzahlen der CDU/CSU-geführten Vorgängerregierung fortgeschrieben und weiter gesteigert – ohne diesen Worten höhere Mittelansätze oder weitergehende Verpflichtungsermächtigungen im Bundeshaushalt folgen zu lassen (vgl. https://www.spd.de/filadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf und <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2022/kw22-de-digitales-verkehr-896284>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie bewertet die Bundesregierung den Zustand des deutschen Schienennetzes bzw. der Schieneninfrastruktur insgesamt?
2. Wie viele Langsamfahrstellen gab und gibt es im Jahr 2022 im deutschen Schienennetz (bitte nach Regionalbereich, Grund, Länge, prognostizierter Fahrzeitverzögerung in Minuten, Dauer der Einrichtung der Langsamfahrstelle [mit Beginn und ggf. erwartetem Enddatum] aufschlüsseln)?
3. Konnten die von der Deutschen Bahn AG (DB AG) avisierten 39 Langsamfahrstellen vor Beginn des Geltungszeitraums des 9-Euro-Tickets zum 1. Juni 2022 nach Kenntnis der Bundesregierung vollständig beseitigt werden (vgl. Antwort der Bundesregierung auf eine Frage des Abgeordneten Matthias Gastel, Quelle: DER SPIEGEL, „Schleichen nach Plan“, Ausgabe 29,16. Juli 2022)?
4. Konnten die Überprüfungen und der Austausch der Betonschwellen wie beabsichtigt zum 31. August 2022 planmäßig abgeschlossen werden (Quelle: Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Zwischenstand der Ursachen und Gründe des schweren Zugunglücks bei Burgrain (Oberbayern)“ auf Bundestagsdrucksache 20/3228)?
5. Wie hat die Deutsche Bahn AG auf die öffentliche Kritik zahlreicher Anlagenverantwortlicher hinsichtlich des Umgangs mit Mitarbeitern und nicht ausreichend zur Verfügung stehender Mittel zur Instandsetzung der Infrastruktur reagiert, und welche Maßnahmen wurden von der Deutschen Bahn AG nach Kenntnis der Bundesregierung zur Verbesserung der Situation getroffen (Quelle: ARD/SWR, „Report Mainz“ vom 5. Juli 2022)?
6. Wie bewertet die Bundesregierung das Delegieren der Haftung für Unfälle durch Schäden an der Infrastruktur von der Deutschen Bahn AG auf die Anlagenverantwortlichen, auch im Kontext zum Eisenbahnunglück von Schäftlarn, und ist seitens der Bundesregierung eine Novellierung der Haftungsregelungen geplant (Quelle: ARD/SWR, „Report Mainz“ vom 5. Juli 2022)?
7. Wie bewertet die Bundesregierung das derzeitige Baustellenmanagement der Deutschen Bahn AG und dessen Auswirkungen auf den Schienenverkehr?
8. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass bei der Deutschen Bahn AG aufgrund von Kapazitätsengpässen regelmäßig Güterzüge für längere Zeit abgestellt werden müssen im Kontext der Verlagerungsziele der Bundesregierung von Gütertransporten auf die Schiene (vgl. <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/gueterverkehr-bahn-vorrang-101.html>)?
9. Wie bewertet die Bundesregierung die Entwicklung der stark steigenden Bahnstrompreise und deren Auswirkungen auf den Schienenpersonenverkehr und Schienengüterverkehr in Deutschland (vgl. Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zum Thema „Anhaltend explodierende Strompreise am Bahnstrommarkt“, Ausschussdrucksache 20(15)82), und was beabsichtigt die Bundesregierung, dagegen zu unternehmen?
10. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung das Verkehrsangebot der Deutschen Bahn AG im Schienenverkehr zwischen 2015 und 2021 jeweils entwickelt, untergliedert in
 - a) Abfahrten im Schienenpersonenfernverkehr nach Linie,
 - b) Trassen- bzw. Zugkilometer im Schienenpersonenfernverkehr nach Linie,
 - c) Platzkilometer im Schienenpersonenfernverkehr je Linie,

- d) Trassen- bzw. Zugkilometer im Schienenpersonennahverkehr in den Ländern (bitte pro Land einzeln auflisten) und
 - e) Platzkilometer im Schienenpersonennahverkehr in den Ländern (bitte pro Land einzeln auflisten)?
11. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Verkehrsleistung der Deutschen Bahn AG im Schienenverkehr zwischen 2015 und 2021 jeweils entwickelt, untergliedert in
 - a) beförderte Personen im Schienenpersonenfernverkehr je Linie,
 - b) Personenkilometer im Schienenpersonenfernverkehr je Linie,
 - c) beförderte Personen im Schienenpersonennahverkehr in den Ländern (bitte pro Land einzeln auflisten),
 - d) Personenkilometer im Schienenpersonennahverkehr in den Ländern (bitte pro Land einzeln auflisten)
 12. Wie viele unterschiedliche Bauartvarianten von Stellwerken befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung im Betrieb der DB Netz AG?
 13. Wie wird sichergestellt, dass trotz der unterschiedlichen Bauarten und örtlicher Besonderheiten von Stellwerken auch stellwerksübergreifend Ersatzpersonal bei Ausfällen einspringen kann, um Kapazitätsengpässe weiter zu vermeiden?
 14. Reichen die im Bundeshaushalt 2022 und im Entwurf des Bundeshaushaltes für das Jahr 2023 hinterlegten Mittelansätze nach Ansicht der Bundesregierung aus, um die Ziele des Deutschlandtaktes zum Ausbau bis 2030 einzuhalten, wie begründet die Bundesregierung diese Einschätzung?
 15. Reichen die im Bundeshaushalt 2022 und im Entwurf des Bundeshaushaltes für das Jahr 2023 hinterlegten Mittelansätze nach Ansicht der Bundesregierung aus, um die Elektrifizierungsziele des deutschen Schienennetzes aus dem Koalitionsvertrag einzuhalten, und wie begründet die Bundesregierung diese Einschätzung?
 16. Reichen die im Bundeshaushalt 2022 und im Entwurf des Bundeshaushaltes für das Jahr 2023 hinterlegten Mittelansätze nach Ansicht der Bundesregierung aus, um die Verlagerungsziele für den Schienengüterverkehr aus dem Koalitionsvertrag einzuhalten, und wie begründet die Bundesregierung diese Einschätzung?
 17. Sind aus Sicht der Bundesregierung gesetzliche Maßnahmen zur Beschleunigung des Kapazitätsausbaus der Schieneninfrastruktur in Deutschland notwendig, und wenn ja, mit welchem konkreten Zeitplan plant die Bundesregierung, diese anzugehen?
 18. Wie sind für die Bundesregierung angesichts der von der Deutschen Bahn AG und dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr ausgelobten Strategie der Generalsanierung im Rahmen des „Hochleistungsnetzes“ die daraus entstehenden langfristigen Streckensperrungen bzw. Kapazitätsengpässe und der erwartete Fahrgastaufwuchs miteinander zu vereinbaren?

Berlin, den 7. November 2022

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

