

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

#### **auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/4475 –**

#### **Zustand des deutschen Schienennetzes bzw. der Schieneninfrastruktur**

##### Vorbemerkung der Fragesteller

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](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-gegen-bahn-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/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag\\_2021-2025.pdf](https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf) und <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2022/kw22-de-digitalen-verkehr-896284>).

1. Wie bewertet die Bundesregierung den Zustand des deutschen Schienennetzes bzw. der Schieneninfrastruktur insgesamt?

Hierzu wird auf den Sonderbericht gemäß § 14a.1 zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) Kapitel 5 und den Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (IZB) der Deutschen Bahn AG (DB AG) verwiesen (abrufbar unter: [www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Finanzierung/IZB/Sonderberichte/LuFV\\_III\\_Sonderbericht\\_01.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&mp;v=2](http://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Finanzierung/IZB/Sonderberichte/LuFV_III_Sonderbericht_01.pdf?__blob=publicationFile&mp;v=2) und [https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/LuFV/IZB/izb\\_node.html](https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/LuFV/IZB/izb_node.html)).

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)?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) verändert sich die Anzahl der Langsamfahrstellen im Streckennetz der DB AG täglich. Die Einrichtung von Langsamfahrstellen kann kurzfristig oder langfristig erfolgen, die Dauer kann wenige Minuten betragen oder langfristig angelegt sein. Die Daten zur Langsamfahrstellen werden daher permanent aktualisiert.

Die Entwicklung der Langsamfahrstellen sowie weiterer Kennzahlen auf einer aggregierten Ebene kann im jährlich erstellten IZB nachvollzogen werden.

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)?

Nach Auskunft der DB AG konnten von den damals avisierten 39 Langsamfahrstellen 34 Langsamfahrstellen beseitigt werden.

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)?

Die DB AG führt aktuell ein umfangreiches Inspektions- und Austauschprogramm bei Betonschwellen aus. Die Arbeiten erfolgen vorsorglich und sind noch nicht abgeschlossen.

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)?

Nach Auskunft der DB AG nimmt sie die Kritik ihrer Beschäftigten ernst. Sollte sich die Kritik als berechtigt erweisen, entwickelt die DB AG Maßnahmen, um die Situation zu verbessern.

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)?

Gemäß § 4 Absatz 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) sind die Eisenbahnen verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen sowie die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in betriebs sicherem Zustand zu halten. Die Organisation obliegt den Eisenbahnen selbst. Eine diesbezügliche Änderung des AEG ist derzeit nicht geplant.

7. Wie bewertet die Bundesregierung das derzeitige Baustellenmanagement der Deutschen Bahn AG und dessen Auswirkungen auf den Schienenverkehr?

Der Großteil der Baumaßnahmen hat ihre Ursachen in den notwendigen und planbaren Ersatzinvestitionen. Zusätzlich werden Baustellen zur Mängelbeseitigung eingerichtet. In der Folge sind Auswirkungen auf den Schienenverkehr nicht zu vermeiden.

Das notwendige Baustellenmanagement liegt in der Verantwortung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des Bundes. Zur Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebs muss die Bauplanung mit den betrieblichen Erfordernissen und daraus folgend mit dem Fahrplan abgestimmt werden.

Der Bund unterstützt die EIU mit zusätzlichen Mitteln, um Maßnahmen des kundenfreundlichen Bauens umzusetzen, das auf Grundlage der gesammelten Erfahrungen stets weiterentwickelt wird.

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>)?

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) steht mit den Unternehmen des Schienengüterverkehrs (SGV) in regelmäßigem Austausch. Nach Auskunft der DB AG wird versucht, die Dauer und die Anzahl der abgestellten Güterzüge so gering wie möglich zu halten.

Mit Umsetzung der Bedarfsplanvorhaben nach Bundesschienenwegeausbaugesetz können die prognostizierten Verkehrsmengen im Schienenpersonen- und im Schienengüterverkehr abgefahren werden. Zur Unterstützung der Umset-

zung des Bedarfsplans hat das BMDV im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 Investitionen in Maßnahmen zur Engpassbeseitigung und zur Umsetzung des Deutschlandtaktes zur schnellen Kapazitätserweiterung aufgelegt.

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?

Die Bundesregierung hat mit dem Ziel der Entlastung der Bevölkerung einen Gesetzentwurf zur Einführung einer Strompreisbremse ins parlamentarische Verfahren eingebracht. Vorgesehen ist auch eine Sonderregelung für Schienenbahnen, die eine höhere Entlastung ermöglicht.

10. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung das Verkehrsangebot der Deutschen Bahn AG im Schienenverkehr zwischen 2015 und 2021 jeweils entwickelt, untergliedert in
- Abfahrten im Schienenpersonenfernverkehr nach Linie,
  - Trassen- bzw. Zugkilometer im Schienenpersonenfernverkehr nach Linie,
  - Platzkilometer im Schienenpersonenfernverkehr je Linie,
  - Trassen- bzw. Zugkilometer im Schienenpersonennahverkehr in den Ländern (bitte pro Land einzeln auflisten) und
  - Platzkilometer im Schienenpersonennahverkehr in den Ländern (bitte pro Land einzeln auflisten)?

Nach Auskunft der DB AG ist das Verkehrsangebot der DB Fernverkehr AG im Zeitraum der Jahre 2015 bis 2021 in allen Segmenten deutlich gewachsen. Die Menge der Zugkilometer zwischen den Jahren 2015 und 2021 hat sich um etwa 8 Prozent erhöht, die angebotene Platzkapazität um 13 Prozent.

Die folgenden Tabellen beziehen sich auf den ICE-, IC- und EC-Verkehr der DB Fernverkehr AG.

<b>DB Fernverkehr – Anzahl Zugfahrten pro Linie</b>		
<b>Linie</b>	<b>Linienverlauf</b>	<b>Entwicklung 2015 bis 2021 in Prozent</b>
<b>1</b>	Hamburg – Köln	+209,5
<b>2</b>	Düsseldorf – Frankfurt Flughafen – München	Verkehrsaufnahme 2021
<b>3</b>	Berlin – Frankfurt	-1,4 bis zur Verkehrsbeendigung 2017
<b>4</b>	Kiel – Stuttgart	+86,7
<b>9</b>	Bonn – Köln – Berlin	Verkehrsaufnahme 2021
<b>10</b>	NRW – Berlin	+0,02
<b>11</b>	Berlin – Frankfurt – München	+31,0
<b>12</b>	Berlin – Interlaken	-1,7
<b>13</b>	Berlin – Frankfurt Flughafen	+832,0 seit Verkehrsaufnahme 2017
<b>14</b>	Binz – Berlin – Köln	+2183,2 seit Verkehrsaufnahme 2019
<b>15</b>	Berlin – Frankfurt	+1852,4
<b>16</b>	Berlin – Kassel – Frankfurt – Basel	-58,4 bis zur Verkehrsbeendigung 2018
<b>17</b>	Warnemünde – Berlin – Dresden	+2870,7 seit Verkehrsaufnahme 2019
<b>18</b>	Hamburg – Berlin – Halle – München	+40,8 seit Verkehrsaufnahme 2017

<b>DB Fernverkehr – Anzahl Zugfahrten pro Linie</b>		
<b>Linie</b>	<b>Linienverlauf</b>	<b>Entwicklung 2015 bis 2021 in Prozent</b>
20	Kiel – Chur	+0,3
22	Kiel – Stuttgart	-7,7
24	Hamburg – Fulda – München	+1813,1 seit Verkehrsaufnahme 2020
25	Hamburg – Kassel – München	+0,4
26	Stralsund – Gießen – Karlsruhe	-19,4
27	Hamburg – Praha	-4,3
28	Hamburg – Berlin – Leipzig – München	-57,0
29	Berlin – München	+4047,7 seit Verkehrsaufnahme 2017
30	Hamburg – Koblenz – Stuttgart	-18,0
31	Hamburg – Koblenz – Passau	+9,2
32	Berlin – NRW – Koblenz – Stuttgart	-27,3
34	Frankfurt – Siegen – Dortmund/Münster	Verkehrsaufnahme 2021
35	Norddeich Mole – Koblenz	+3,3
39	Hamburg – Köln	+1981,6 seit Verkehrsaufnahme 2019
41	Dortmund – Köln – Nürnberg – München	+5,1
42	(Hamburg-)Dortmund – Köln – Stuttgart – München	-0,4
43	Dortmund – Köln – Basel SBB	-15,2
45	Köln – Wiesbaden – Stuttgart	-1,3
47	Dortmund – Köln – Stuttgart	+108,7
49	Dortmund – Köln – Frankfurt	-3,7
50	Wiesbaden – Dresden	-65,0
51	Köln – Kassel – Leipzig	+2141,6 seit Verkehrsaufnahme 2019
55	Köln – Hannover – Dresden	34,9
56	Norddeich Mole – Leipzig	-1,4
60	Karlsruhe – München	+5,1
61	Karlsruhe – Nürnberg	+6,0
62	Frankfurt – Ulm – Klagenfurt	+18,2
75	Hamburg – København	-35,3
76	Hamburg – Århus	+2,3
77	Berlin – Amsterdam	+4,2
78	Frankfurt – Amsterdam	+12,0
79	Frankfurt – Bruxelles	+60,8
82	Frankfurt – Paris	+2,1
83	Stuttgart – Paris Est	-2,1
84	Frankfurt – Marseille St.Charles	-0,5
85	Frankfurt – Milano Centrale	+783,7 seit Verkehrsaufnahme 2017
87	Stuttgart – Zürich	+241,7
88	München – Zürich	+34,1
89	München – Verona	-54,7
90	München – Budapest	+0,3
91	Dortmund – Koblenz – Frankfurt – Wien	+6,8
95	Berlin – Warszawa	+31,5
<b>Gesamt</b>		<b>+9,9</b>

Quelle: DB AG

<b>DB Fernverkehr – Trassen-/Zugkilometer pro Linie</b>		
<b>Linie</b>	<b>Linienverlauf</b>	<b>Entwicklung 2015 bis 2021 in Prozent</b>
1	Hamburg – Köln	+150
2	Düsseldorf – Frankfurt Flughafen – München	Verkehrsaufnahme 2021
3	Berlin – Frankfurt	0,0 bis zur Verkehrsbeendigung 2017
4	Kiel – Stuttgart	+200
9	Bonn – Köln – Berlin	Verkehrsaufnahme 2021
10	NRW – Berlin	0,0
11	Berlin – Frankfurt – München	+31,4
12	Berlin – Interlaken	-3,5
13	Berlin – Frankfurt Flughafen	+650,0 seit Verkehrsaufnahme 2017
14	Binz – Berlin – Köln	+1600 seit Verkehrsaufnahme 2019
15	Berlin – Frankfurt	+2300,0
16	Berlin – Kassel – Frankfurt – Basel	-33,3 bis zur Verkehrsbeendigung 2018
17	Warnemünde – Berlin – Dresden	+2700,0 seit Verkehrsaufnahme 2019
18	Hamburg – Berlin – Halle – München	+2450,0 seit Verkehrsaufnahme 2017
20	Kiel – Chur	+2,2
22	Kiel – Stuttgart	0,0
24	Hamburg – Fulda – München	+2100,0 seit Verkehrsaufnahme 2020
25	Hamburg – Kassel – München	-5,4
26	Stralsund – Gießen – Karlsruhe	-15,8
27	Hamburg – Praha	-11,5
28	Hamburg – Berlin – Leipzig – München	-50,0
29	Berlin – München	+2600,0 seit Verkehrsaufnahme 2017
30	Hamburg – Koblenz – Stuttgart	-11,5
31	Hamburg – Koblenz – Passau	+7,7
32	Berlin – NRW – Koblenz – Stuttgart	-31,3
34	Frankfurt – Siegen – Dortmund/Münster	Verkehrsaufnahme 2021
35	Norddeich Mole – Koblenz	-0,053
39	Hamburg – Köln	+20,0 seit Verkehrsaufnahme 2019
41	Dortmund – Köln – Nürnberg – München	+7,6
42	(Hamburg-)Dortmund – Köln – Stuttgart – München	+8,5
43	Dortmund – Köln – Basel SBB	-17,6
45	Köln – Wiesbaden – Stuttgart	0,0
47	Dortmund – Köln – Stuttgart	+100
49	Dortmund – Köln – Frankfurt	0,0
50	Wiesbaden – Dresden	-62,5
51	Köln – Kassel – Leipzig	+100,06 seit Verkehrsaufnahme 2019
55	Köln – Hannover – Dresden	+15,6
56	Norddeich Mole – Leipzig	-8,6
60	Karlsruhe – München	0,0
61	Karlsruhe – Nürnberg	+28,6
62	Frankfurt – Ulm – Klagenfurt	+11,1
75	Hamburg – København	-33,3
76	Hamburg – Århus	-25,0
77	Berlin – Amsterdam	0,0
78	Frankfurt – Amsterdam	0,0
79	Frankfurt – Bruxelles	+45,5
82	Frankfurt – Paris	0,0
83	Stuttgart – Paris Est	-16,7
84	Frankfurt – Marseille St.Charles	0,0
85	Frankfurt – Milano Centrale	-50,0 seit Verkehrsaufnahme 2017
87	Stuttgart – Zürich	+90,0

<b>DB Fernverkehr – Trassen-/Zugkilometer pro Linie</b>		
<b>Linie</b>	<b>Linienverlauf</b>	<b>Entwicklung 2015 bis 2021 in Prozent</b>
88	München – Zürich	+33,3
89	München – Verona	-20,0
90	München – Budapest	0,0
91	Dortmund – Koblenz – Frankfurt – Wien	0,0
95	Berlin – Warszawa	+33,3
<b>Gesamt</b>		<b>+8,0</b>

Quelle: DB AG

<b>DB Fernverkehr – Platzkilometer pro Linie</b>		
<b>Line</b>	<b>Linienverlauf</b>	<b>Entwicklung 2015 bis 2021 in Prozent</b>
1	Hamburg – Köln	+358,3
2	Düsseldorf – Frankfurt Flughafen – München	Verkehrsaufnahme 2021
3	Berlin – Frankfurt	-2,2 bis zur Verkehrsbeendigung 2017
4	Kiel – Stuttgart	+116,0
9	Bonn – Köln – Berlin	Verkehrsaufnahme 2021
10	NRW – Berlin	+5,4
11	Berlin – Frankfurt – München	+51,4
12	Berlin – Interlaken	+8,2
13	Berlin – Frankfurt Flughafen	+891,8 seit Verkehrsaufnahme 2017
14	Binz – Berlin – Köln	+2247,1 seit Verkehrsaufnahme 2019
15	Berlin – Frankfurt	+2327,3
16	Berlin – Kassel – Frankfurt – Basel	-45,9 bis zur Verkehrsbeendigung 2018
17	Warnemünde – Berlin – Dresden	+4185,0 seit Verkehrsaufnahme 2019
18	Hamburg – Berlin – Halle – München	+2231,1 seit Verkehrsaufnahme 2017
20	Kiel – Chur	+17,5
22	Kiel – Stuttgart	+1,5
24	Hamburg – Fulda – München	+1817,0 seit Verkehrsaufnahme 2020
25	Hamburg – Kassel – München	-11,0
26	Stralsund – Gießen – Karlsruhe	-26,2
27	Hamburg – Praha	-14,4
28	Hamburg – Berlin – Leipzig – München	-21,2
29	Berlin – München	+3382,4 seit Verkehrsaufnahme 2017
30	Hamburg – Koblenz – Stuttgart	-9,3
31	Hamburg – Koblenz – Passau	+11,6
32	Berlin – NRW – Koblenz – Stuttgart	-28,0
34	Frankfurt – Siegen – Dortmund/Münster	Verkehrsaufnahme 2021
35	Norddeich Mole – Koblenz	0,0
39	Hamburg – Köln	+46,0 seit Verkehrsaufnahme 2019
41	Dortmund – Köln – Nürnberg – München	+14,7
42	(Hamburg-)Dortmund – Köln – Stuttgart – München	+9,3
43	Dortmund – Köln – Basel SBB	-26,7
45	Köln – Wiesbaden – Stuttgart	+2,2
47	Dortmund – Köln – Stuttgart	+112,6
49	Dortmund – Köln – Frankfurt	-8,0
50	Wiesbaden – Dresden	-61,5
51	Köln – Kassel – Leipzig	+2011,1 seit Verkehrsaufnahme 2019
55	Köln – Hannover – Dresden	+18,1
56	Norddeich Mole – Leipzig	-0,8
60	Karlsruhe – München	-1,0
61	Karlsruhe – Nürnberg	+40,5
62	Frankfurt – Ulm – Klagenfurt	+9,7

<b>DB Fernverkehr – Platzkilometer pro Linie</b>		
<b>Line</b>	<b>Linienverlauf</b>	<b>Entwicklung 2015 bis 2021 in Prozent</b>
75	Hamburg – København	-20,0
76	Hamburg – Århus	-37,2
77	Berlin – Amsterdam	+3,9
78	Frankfurt – Amsterdam	+4,9
79	Frankfurt – Bruxelles	+53,5
82	Frankfurt – Paris	+3,2
83	Stuttgart – Paris Est	-22,1
84	Frankfurt – Marseille St.Charles	-1,3
85	Frankfurt – Milano Centrale	-45,3 seit Verkehrsaufnahme 2017
87	Stuttgart – Zürich	+147,5
88	München – Zürich	+40,8
89	München – Verona	-16,5
90	München – Budapest	-2,0
91	Dortmund – Koblenz – Frankfurt – Wien	-0,9
95	Berlin – Warszawa	+36,6
<b>Gesamt</b>		<b>+13,0</b>

Quelle: DB AG

Die DB Regio Schiene nimmt am öffentlichen Ausschreibungsmarkt teil. Das Angebot der DB Regio Schiene orientiert sich daher an den gewonnenen und verlorenen Ausschreibungen und den von den jeweiligen Aufgabenträgern festgelegten Anforderungen. Die Aufgabenträger definieren im Rahmen der Ausschreibungen die geforderten Strecken (Trassenkilometer) und benötigten Kapazitäten (Platzkilometer).

<b>Trassenkilometer<sup>1,2</sup></b>	<b>Entwicklung 2015 bis 2021 in Prozent</b>
<b>Summe Länder</b>	<b>-8,6</b>
Baden-Württemberg	-8,3
Bayern	4,9
Berlin	9,7
Brandenburg	-7,7
Bremen	4,5
Hamburg	7,7
Hessen	3,7
Mecklenburg-Vorpommern	-8,3
Niedersachsen	-14,7
Nordrhein-Westfalen	-30,9
Rheinland-Pfalz	-3,3
Saarland	-35,6
Sachsen	-23,7
Sachsen-Anhalt	-35,2
Schleswig-Holstein	25,5
Thüringen	-38,8

<sup>1</sup> Trassenkilometer Last

<sup>2</sup> nicht berücksichtigt: Ausland und fehlende Information zu Land

Quelle: DB AG



Platzkilometer <sup>3,4,5</sup>	Entwicklung 2015 bis 2021 in Prozent
<b>Summe Länder</b>	<b>-11,1</b>
Baden-Württemberg	-10,8
Bayern	2,0
Berlin	6,7
Brandenburg	-10,2
Bremen	1,6
Hamburg	4,8
Hessen	0,9
Mecklenburg-Vorpommern	-10,8
Niedersachsen	-17,0
Nordrhein-Westfalen	-32,8
Rheinland-Pfalz	-6,0
Saarland	-37,4
Sachsen	-25,7
Sachsen-Anhalt	-37,0
Schleswig-Holstein	22,0
Thüringen	-40,5

<sup>3</sup> Platzkilometer Last

<sup>4</sup> Verteilung auf Länder gemäß Trassenkilometer Last

<sup>5</sup> nicht berücksichtigt: Ausland und fehlende Information zu Land

Quelle: DB AG

11. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Verkehrsleistung der Deutschen Bahn AG im Schienenverkehr zwischen 2015 und 2021 jeweils entwickelt, untergliedert in
- beförderte Personen im Schienenpersonenfernverkehr je Linie,
  - Personenkilometer im Schienenpersonenfernverkehr je Linie,
  - beförderte Personen im Schienenpersonennahverkehr in den Ländern (bitte pro Land einzeln auflisten),
  - Personenkilometer im Schienenpersonennahverkehr in den Ländern (bitte pro Land einzeln auflisten)

Aufgrund von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen der DB AG wurde die Antwort zu den Fragen 11a und 11b als „VS – Vertraulich amtlich geheim gehalten“ eingestuft und in die Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages überführt.

Es handelt sich um besonders sensible Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse, die auch das fiskalische Interesse des Bundes betreffen. Eine Offenlegung der erbetenen relationsspezifischen Fahrgastnachfrage würde das wirtschaftliche Handeln der DB AG deutlich beeinträchtigen und könnte erhebliche Wettbewerbsnachteile nach sich ziehen. Eine Kenntnis der Entwicklung der relationsspezifischen Fahrgastnachfrage würde es konkurrierenden Mobilitätsanbietern ermöglichen, ihr Verhalten entsprechend zu Lasten der DB AG auszurichten.

Die DB Fernverkehr AG steht in intermodalem und intramodalem Wettbewerb. Zahlen zur relationsspezifischen Fahrgastnachfrage sind wertvoll für jedes Unternehmen, um die eigene Angebots- und Preisgestaltung so zu konzipieren, dass sich daraus Marktvorteile ergeben. Sämtliche aktuellen – und auch potenziellen künftigen – Wettbewerber wären in der Lage, diese Informationen zur Planung ihrer eigenen Angebote und ihrer Preisstruktur zu nutzen. Auf den angefragten Relationen befindet sich die DB Fernverkehr AG sowohl im Wettbe-

werb mit einem Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch mit Fernbusanbietern. Es besteht das Risiko von Kundenverlusten für die DB AG – sowohl an die aktuellen Wettbewerber als auch an solche, für die es durch die Kenntnis von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen der DB AG attraktiver wäre, in den Markt einzutreten. Die DB AG hätte die o. g. Möglichkeiten hingegen nicht, da gleichartige Informationen ihrer Wettbewerber nicht öffentlich zugänglich sind. Eine einseitige Veröffentlichung von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen nur eines Marktteilnehmers könnte daher die DB AG im Wettbewerb benachteiligen.

Unter Abwägung zwischen dem parlamentarischen Auskunftsanspruch einerseits und dem Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen unter Berücksichtigung möglicher nachteiliger Wirkungen für die betroffenen privaten Unternehmen andererseits hat die Bundesregierung die erbetenen Informationen als Verschlussache „VS – Vertraulich amtlich geheim gehalten“ eingestuft und der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages übermittelt. Die Antwort der Bundesregierung kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung des Deutschen Bundestages eingesehen werden.

Die nachfolgenden Zahlen beziehen sich auf DB Regio Schiene, diese agiert am öffentlichen Ausschreibungsmarkt. Die Reduktion der beförderten Personen/Personenkilometer ist auf die gesunkene Nachfrage durch die Coronapandemie zurückzuführen.

<b>beförderte Personen<sup>6,7,8</sup></b>	Entwicklung 2015 bis 2021 in Prozent
<b>Summe Länder</b>	<b>-41,3</b>
Baden-Württemberg	-48,6
Bayern	-43,6
Berlin	-29,1
Brandenburg	-27,1
Bremen	-43,7
Hamburg	-41,2
Hessen	-36,0
Mecklenburg-Vorpommern	-24,5
Niedersachsen	-37,8
Nordrhein-Westfalen	-59,6
Rheinland-Pfalz	-43,6
Saarland	-59,9
Sachsen	-22,3
Sachsen-Anhalt	-38,0
Schleswig-Holstein	-20,6
Thüringen	-36,7

<sup>6</sup> beförderte Personen Zug

<sup>7</sup> Mehrfachzählungen enthalten

<sup>8</sup> nicht berücksichtigt: Ausland und fehlende Information zu Land

Quelle: DB AG

<b>Personenkilometer<sup>9,10</sup></b>	Entwicklung 2015 bis 2021 in Prozent
<b>Summe Länder</b>	<b>-49,8</b>
Baden-Württemberg	-58,5
Bayern	-49,0
Berlin	-35,6
Brandenburg	-33,8
Bremen	-46,5
Hamburg	-41,7

<b>Personenkilometer<sup>9,10</sup></b>	<b>Entwicklung 2015 bis 2021 in Prozent</b>
<b>Summe Länder</b>	<b>-49,8</b>
Hessen	-46,4
Mecklenburg-Vorpommern	-35,9
Niedersachsen	-43,7
Nordrhein-Westfalen	-70,9
Rheinland-Pfalz	-49,1
Saarland	-57,1
Sachsen	-38,3
Sachsen-Anhalt	-47,0
Schleswig-Holstein	-13,9
Thüringen	-45,2

<sup>9</sup> Personenkilometer Zug

<sup>10</sup> nicht berücksichtigt: Ausland und fehlende Information zu Land

Quelle: DB AG

12. Wie viele unterschiedliche Bauartvarianten von Stellwerken befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung im Betrieb der DB Netz AG?

Nach Auskunft der DB AG befinden sich bei der DB Netz AG folgende verschiedene Techniken im Einsatz:

- Mechanische Stellwerke (15 Bauarten),
- Elektromechanische Stellwerke (10 Bauarten),
- Drucktasten- und Spurplanstellwerke (23 Bauarten),
- Elektronische/ Digitale Stellwerke (24 Bauarten).

Je nach Hersteller und Bauart unterscheiden sich die einzelnen Stellwerke in der Bedienung.

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?

Nach Auskunft der DB AG erhalten die Mitarbeitenden in der Ausbildung zu Fahrdienstleiterinnen/Fahrdienstleitern (Fdl) die Grundqualifikation zur Bedienung der Techniken mechanisch/elektromechanisch und Spurplan. Für die Qualifikation zur Bedienung der ESTW/DSTW Stellwerke (ESTW-Fdl) ist eine gesonderte Fortbildung erforderlich. Zur Erlangung der Berechtigung zur Bedienung eines jeden Stellwerks erfolgt zusätzlich eine örtliche Einweisung auf dem jeweiligen Stellwerk bzw. Bedienplatz. Diese Einweisungen haben eine begrenzte Gültigkeit und sind durch regelmäßige sog. Erhaltungsschichten zu verlängern.

Durch eine sogenannte Mehrfacheinweisung wird erreicht, dass das Stellwerkspersonal auf mehreren Stellwerken eingesetzt werden kann. Die DB AG erprobt weitere Flexibilisierungsansätze, wie etwa Springermodelle.

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?

Die im Haushalt 2023 veranschlagten Haushaltsmittel entsprechen dem erwarteten Bedarf der laufenden Vorhaben.

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?

Mit dem Elektrifizierungsprogramm des Bundes wurde eine umfassende Strategie mit vier Säulen (Bedarfsplan, Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG), ergänzende Programme wie „Elektrische Güterbahn“ und Strukturstärkungsgesetz und alternative Antriebe) zur Elektrifizierung des Eisenbahnbetriebs vorgelegt. Mit diesem Programm können nahezu 100 Prozent aller Zugkilometer im Schienenpersonenfern- und güterverkehr elektrisch zurückgelegt werden.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 3 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 20/1245 verwiesen.

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?

Im Haushalt 2023 wurden zur Stärkung des SGV-Haushaltsmittel für laufende Förderprogramme bereitgestellt (Investitionszuschüsse an private Unternehmen zur Förderung des Neu- und Ausbaus, der Reaktivierung und des Ersatzes von Gleisanschlüssen sowie weiterer Anlagen des Schienengüterverkehrs; Reduzierung der Anlagenpreise im Schienengüterverkehr; Reduzierung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr; Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“).

Die Förderprogramme sind Maßnahmen des Masterplans Schienengüterverkehr, mit dem Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft des SGV nachhaltig gestärkt und seine Leistungsfähigkeit verbessert werden, um den Marktanteil des SGV entsprechend dem Ziel des Koalitionsvertrages bis 2030 auf 25 Prozent zu steigern. Diesem Ziel dienen zusätzliche Mittel zur Förderung des Einzelwagenverkehrs.

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?

Die Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren und damit des Kapazitätsausbaus hat eine hohe Bedeutung für die Bundesregierung. Deshalb sind seit 2018 vier Planungsbeschleunigungsgesetze erlassen worden.

Mit dem Herbstpaket der Bundesregierung sind weitere gesetzliche Änderungen geplant. Ein Gesetzentwurf zur Genehmigungsbeschleunigung wird erarbeitet. Des Weiteren wurde die Beschleunigungskommission Schiene unter Leitung des Beauftragten der Bundesregierung für den Schienenverkehr, Michael Theurer, eingesetzt. Deren Mitglieder aus der Politik, dem Eisenbahnsektor, der Bahn- und Bauindustrie und der Verwaltung erarbeiten konkrete Handlungsempfehlungen für kurz- und mittelfristig mehr Kapazität auf der Schieneninfrastruktur. Zudem sind Eckpunkte zur Standardisierung beim Artenschutz im Bereich der Schiene geplant.

18. Wie sind für die Bundesregierung angesichts der von der Deutschen Bahn AG und dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr ausgetobten Strategie der Generalsanierung im Rahmen des „Hochleistungsnetzes“ die daraus entstehenden langfristigen Streckensperrungen bzw. Kapazitätsengpässe und der erwartete Fahrgastaufwuchs miteinander zu vereinbaren?

Nach Auskunft der DB AG sind das Hochleistungsnetz und die damit einhergehenden Generalsanierungen neben Digitalisierung und Neu- und Ausbau ein wesentlicher Hebel der DB AG, um das erwartete künftige Fahrgast- und Verkehrswachstum bei hoher Qualität im Netz bewältigen zu können. Vorgesehene Streckensperrungen im Rahmen der Generalsanierungen werden mit den Zugangsberechtigten und dem Stakeholder-Kreis abgestimmt. Während der Phase der Generalsanierung sollen die Folgen für Fahrgäste und Eisenbahnverkehrsunternehmen durch leistungsfähige Umleitungs- und Ersatzkonzepte abgedeckt werden. Umleiterstrecken sollen bereits vor der Generalsanierung ertüchtigt werden. Die Sperrzeiten werden durch Nutzung von Baueffizienzmaßnahmen so kurz wie möglich gehalten. Nach der Generalsanierung soll die mehrjährige Baufreiheit Kapazität gewinnen.





