

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Schnellläuferprogramm des Bundes und Stand der Umsetzung auf den sieben betroffenen Schienenstrecken

Das sogenannte Schnellläuferprogramm (SLP) des Bundes ist auf Initiative der Bundesregierung und der Deutschen Bahn (DB) AG gestartet worden (vgl. digitale-schiene-deutschland.de/de/projekte/Schnell%C3%A4uferprogramm). Um konjunkturelle Folgen der Corona-Pandemie abzufedern, hatte der Bund für die Jahre 2020 bis 2022 zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 500 Mio. Euro zur Verfügung gestellt, um auf sieben Schienenstrecken in Deutschland die Stellwerks- und Bahnübergangssicherungstechnik durch moderne, digitale Stellwerkselemente zu ersetzen. Die DB AG betrachtet die finanziellen Mittel als einen wichtigen Baustein für die Digitalisierung des Schienennetzes im Rahmen ihres Konzernprogramms „Digitale Schiene Deutschland“.

Eine der Schienentrecken, die mit moderner, digitaler Stellwerkstechnik ausgestattet wurde, ist die Bahnverbindung zwischen Kleve und Düsseldorf (Regionalexpress (RE) 10). Sie wird täglich von mehr 20 000 Fahrgästen (v. a. Berufspendler, Schüler und Studenten) genutzt (vgl. www.deutschebahn.com/de/presse/presse-regional/pr-duesseldorf-de/presseinformationen-regional/Zwischen-Kleve-und-Kempen-fahrt-die-Zukunft-Digitalisierte-Stellwerke-sorgen-fuer-zu-erlaessigeren-Zugverkehr-9915266#). Aus dem SLP flossen Bundesmittel in Höhe von 78 Mio. Euro in die digitale Stellwerks- und Signaltechnik auf der Schienentrasse zwischen Kleve und Düsseldorf. Während der anderthalb Jahre andauernden Sanierungs- und Modernisierungsarbeiten mussten die Bahnkundinnen und Bahnkunden immer wieder über Monate auf den Schienenersatzverkehr zurückgreifen, da die Bahnstrecke wegen der Bauarbeiten auf Teilabschnitten gesperrt war. Dies war für die Bahnkunden mit einem erheblich größeren Zeitaufwand und weiteren Einschränkungen verbunden. Ende November 2022 wurde die Schienenstrecke wieder in Betrieb genommen und am 6. Dezember 2022 wiedereröffnet. Bedauerlicherweise konnte jedoch in den Wochen danach die Betriebsqualität der Schienenstrecke nicht verbessert werden. Vielmehr war das Gegenteil eingetreten – die Betriebsqualität hatte sich zunächst verschlechtert. In den ersten Wochen nach der Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke kam es fast täglich zu erheblichen Zugverspätungen (>60 bzw. 90 Minuten) und zahlreichen Zugausfällen, die auf Störungen in der neuen Stellwerkstechnik zurückzuführen waren. Trotz immer neuer Beteuerungen gelang es der DB AG mehr als sieben Wochen lang nicht, die ständig wiederkehrenden Probleme im Zusammenhang mit der der neuen Stellwerkstechnik zu beheben.

Wenngleich die Fragesteller das SLP grundsätzlich begrüßt, da es die Modernisierung von Schienentrasen erheblich beschleunigen kann, so sind die Schwierigkeiten und Probleme, die nach der Umsetzung des SLP aufgetreten sind,

nicht hinnehmbar. Auch Verzögerungen bei der Umsetzung wirken sich negativ auf die Akzeptanz bei Nutzerinnen und Nutzern und das Erreichen der Klimaschutzziele im Verkehrssektor aus.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie ist der Umsetzungsstand auf dem Streckenabschnitt Kleve–Kempen?
2. Welche Probleme gab und gibt es auf dem Streckenabschnitt Kleve–Kempen, insbesondere bei den folgenden Stellwerken
 - a) Kleve,
 - b) Bedburg–Hau,
 - c) Goch,
 - d) Weeze,
 - e) Kevelaer,
 - f) Geldern,
 - g) Venum,
 - h) Nieukerk,
 - i) Aldekerk und
 - j) Kempen?
3. Welche Lehren ziehen die Bundesregierung und die DB AG aus den Schwierigkeiten und Problemen der digitalen Stellwerks- und Signaltechnik auf der Strecke Kleve–Kempen?
4. Wie ist der Umsetzungsstand auf dem Streckenabschnitt Finnentrop?
5. Welche Probleme gab und gibt es auf den Streckenabschnitten
 - a) Letmathe–Nachrodt–Altena–Werdohl,
 - b) Werdohl–Plettenberg–Finnentrop und
 - c) Grevenbrück–Lennestadt–Meggen–Altenhundem–Kirchhundem–Welschen-Ennest?
6. Wie ist der Umsetzungsstand auf dem Streckenabschnitt Wörth–Germersheim–Speyer?
7. Welche Probleme gab und gibt es auf dem Streckenabschnitt Wörth–Germersheim–Speyer bei den folgenden Stellwerken
 - a) Speyer,
 - b) Germersheim,
 - c) Wörth,
 - d) Philippsburg und
 - e) Rülzheim?
8. Wie ist der Umsetzungsstand auf dem Streckenabschnitt Ansbach–Triesdorf?
9. Welche Probleme gab und gibt es auf dem Streckenabschnitt Ansbach–Triesdorf bei den folgenden Stellwerken
 - a) Ansbach und
 - b) Triesdorf?

10. Wie ist der Umsetzungsstand auf dem Streckenabschnitt Zwieseler Spinne?
11. Welche Probleme gab und gibt es auf dem Streckenabschnitt Zwieseler Spinne bei den folgenden Stellwerken
 - a) Grafling,
 - b) Gotteszell,
 - c) Triefenried,
 - d) Bayerisch Eisenstein und
 - e) Zwiesel?
12. Wie ist der Umsetzungsstand auf dem Streckenabschnitt Gera–Weischlitz?
13. Welche Probleme gab und gibt es auf dem Streckenabschnitt Gera–Weischlitz bei den folgenden Stellwerken
 - a) Wünschendorf (Elster),
 - b) Berga (Elster),
 - c) Greiz,
 - d) Greiz-Dörlau,
 - e) Elsterberg,
 - f) Barthmühle und
 - g) Plauen (Vogtland)?
14. Wie ist der Umsetzungsstand auf dem Streckenabschnitt Lichtenfels–Coburg–Sonneberg?
15. Welche Probleme gab und gibt es auf dem Streckenabschnitt Lichtenfels–Coburg–Sonneberg bei den folgenden Stellwerken
 - a) Neustadt/Coburg,
 - b) Rödental,
 - c) Ebersdorf/Coburg,
 - d) Seehof,
 - e) Coburg,
 - f) Herzogsweg und
 - g) Creidlitz?
16. Wie bewertet die Bundesregierung das Schnellläuferprogramm insgesamt?
17. Wurde das Ziel des Schnellläuferprogramms (Konjunkturprogramm zur Bekämpfung der Folgen der Corona-Pandemie, um Beschäftigungen zu sichern und die Industrie zu stärken) laut Bundesregierung erreicht?
18. Plant die Bundesregierung weitere Programme zur Modernisierung und Digitalisierung der Stellwerks- und Bahnübergangssicherungstechnik, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
19. Wird das Ziel, das Schienennetz in Deutschland bis 2035 mit digitaler Leit- und Sicherungstechnik vollständig auszurüsten, der Bundesregierung zufolge erreicht (vgl. ibir.deutschebahn.com/2020/de/konzernlagebericht/entwicklung-der-geschaeftsfelder/geschaeftsfelder-im-systemverbund-bahn/infrastruktur/digitale-schiene-deutschland), und wenn nein, warum nicht?

20. Wie hoch ist der Anteil des Netzes mit digitaler Leit- und Sicherungstechnik gemessen am Gesamtnetz aktuell?

Berlin, den 21. März 2023

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion