

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Aktueller Stand zur Umsetzung des Sanierungsplans für das hochbelastete Schienennetz zum Hochleistungsnetz der Deutschen Bahn

Der Ausbau der Kapazität des Schienennetzes ist nach Auffassung der Fragesteller eine der wesentlichen Voraussetzungen für eine zukunftsorientierte Aufstellung des Verkehrsträgers Schiene und die zügige Realisierung des Deutschlandtakts. Nur mit einer Ausweitung der Kapazität der Schiene können nach Ansicht der Fragesteller die Attraktivität, die Leistungsfähigkeit und die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene verbessert werden.

Im Juni 2022 haben der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Dr. Richard Lutz, und der Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, die sogenannte Generalsanierung des Schienennetzes angekündigt. Damit sollen ab 2024 und bis 2030 die am stärksten belasteten Korridore komplett überholt werden. Laut der Deutschen Bahn AG umfasst das hochbelastete Netz aktuell rund 3 500 km, mit einer durchschnittlichen Auslastung (ohne Bautätigkeit) von ungefähr 125 Prozent. Ohne umfassende Sanierungen könnte dieses Engpassnetz sogar auf 9 000 km anwachsen. Im kommenden Jahr 2024 steht mit der Generalsanierung der Riedbahn zwischen Frankfurt am Main und Mannheim der erste Korridor zur Sanierung an (vgl. bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-aktuell/eckpunkte-zur-zukunft-der-db-und-der-schiene.html).

Im Februar 2023 wurden die detaillierten Pläne der DB Netz AG im Vorfeld eines Abstimmungstermins zur Brancheneinbindung bekannt. So sollen 43 Strecken mit einer Gesamtlänge von circa 4 200 Kilometern mithilfe einer in der Regel fünf Monate dauernden Vollsperrung generalsaniert werden (vgl. www.tagesspiegel.de/wirtschaft/mobilitaet/der-sanierungsplan-furs-deutsche-bahnnetz-diese-strecken-will-die-bahn-bis-2030-vollsperrren-9318386.html). Allerdings sind diese Pläne anscheinend noch nicht mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr abgestimmt. Sie sollen als Grundlage für die weiteren Gespräche mit dem Bund dienen; „eine finale Entscheidung über die Korridore und die Reihenfolge möglicher Generalsanierungen“ sei noch nicht getroffen, so die Deutsche Bahn AG (vgl. www.tagesspiegel.de/wirtschaft/mobilitaet/der-sanierungsplan-furs-deutsche-bahnnetz-diese-strecken-will-die-bahn-bis-2030-vollsperrren-9318386.html).

Für kurz- und mittelfristige Maßnahmen zur Verbesserung des Schienennetzes hatte die Beschleunigungskommission Schiene im Dezember 2022 zahlreiche Handlungsempfehlungen präsentiert. Diese sollen allerdings erst bis zum Sommer 2023 ausgewertet werden. (vgl. bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/abschlussbericht-beschleunigungskommission-schiene.pdf?__blob=publicationFile)

Unklar ist nach Auffassung der Fragesteller, wie realistisch die Pläne der Korridorsanierung und die Vorgaben sind, welche Auswirkungen Reisende während der Generalsanierungsphase zu erwarten haben, ob die Auswirkungen auf den Güterverkehr und die Wirtschaft hinreichend berücksichtigt wurden und in welchem Zeitraum und insbesondere in welcher Reihenfolge die Projekte abgearbeitet werden sollen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche konkreten Strecken bzw. Vorhaben sind für die Umsetzung des Sanierungsplans für das hochbelastete Schienennetz zum Hochleistungsnetz der Deutschen Bahn eingeplant (bitte die Projekte einzeln auflisten)?
2. Wie lautet die Definition der „Streckenabschnitte mit besonders hoher Auslastung“ (vgl. www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Der-Weg-zum-Hochleistungsnetz-DB-geht-mit-Vorschlag-fuer-Sanierungsplan-in-weitere-Gespraechе-mit-dem-Bund-10315820)?
3. Welche „besonders störanfälligen Infrastrukturanlagen“ kommen für eine Generalsanierung in Betracht (vgl. www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Der-Weg-zum-Hochleistungsnetz-DB-geht-mit-Vorschlag-fuer-Sanierungsplan-in-weitere-Gespraechе-mit-dem-Bund-10315820)?
4. In welcher Reihenfolge bzw. Priorisierung sollen diese Vorhaben durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr sowie durch die Deutsche Bahn AG bearbeitet werden (bitte die Projekte einzeln entsprechend ihrer Priorität und der zeitlichen Reihenfolge nach auflisten)?
5. Welche Kosten werden für diese Vorhaben zugrunde gelegt, und wie sollen sie finanziert werden (bitte die Projekte einzeln beziffern)?
6. Anhand welcher Kriterien durch welche Stelle im Bundesministerium für Digitales und Verkehr sowie bei der Deutschen Bahn AG wird die („kapazitätsorientierte“) Reihenfolge bzw. Priorisierung dieser Vorhaben festgelegt (vgl. bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/abschlussbericht-beschleunigungskommission-schiene.pdf?__blob=publicationFile, S. 16)?
7. Zu welchen Zeitpunkten soll jeweils mit der Sanierung begonnen werden, und wie ist der konkrete Zeitplan (bitte die Projekte einzeln entsprechend ihrer Priorität auflisten)?
8. Inwieweit nimmt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr eine Abstimmung der Umsetzung dieser Projekte mit den Etappen des Deutschlandtakts vor?
9. Wie ist der Ausbaustand bei der Generalsanierung der Riedbahn zwischen Frankfurt/Main und Mannheim?
Sind die Vorbereitungen diesbezüglich im Zeitplan, und wurden die Ausweichstrecken festgelegt?
 - a) Welche Maßnahmen umfasst die Generalsanierung der Riedbahn konkret (bitte einzeln auflisten)?
 - b) Wie wird der Zusatzverkehr für den Schienengüterverkehr auf der Riedbahn während der Generalsanierung sichergestellt?
 - c) Wie soll der Personenersatzverkehr für die Generalsanierung der Riedbahn sichergestellt werden, und wird ausreichend Fahrpersonal für die Ersatzbusse verfügbar sein?
10. Wie wurden welche Ausweichstrecken ertüchtigt (bitte die einzelnen Ertüchtigungsmaßnahmen für die jeweiligen Ausweichstrecken auflisten)?

11. Sind mit diesen Ausweichstrecken die wesentlichen Umfahrungsmaßnahmen für die einzelnen Sanierungen sichergestellt?
12. Sind die Nutzer der Ausweichstrecken in die Planung der Belegung der von ihnen genutzten Strecken durch Umleitungsverkehre eingebunden, und wird es auch dort Schienenersatzverkehre geben (bitte je nach Projekt detailliert auflisten)?
13. Wie ist der Ausbaustand bei der Generalsanierung der Korridorabschnitte Hamburg–Berlin, sind die Vorbereitungen diesbezüglich im Zeitplan, und wurden die Ausweichstrecken festgelegt, und wenn ja, welche?
14. Wie ist der Ausbaustand bei der Generalsanierung der Korridorabschnitte Emmerich–Oberhausen, sind die Vorbereitungen diesbezüglich im Zeitplan, und wurden die Ausweichstrecken festgelegt, und wenn ja, welche?
15. Sind die bislang eingeplanten Mittel in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III) sowie bei den Investitionsmitteln des Bundes für die Generalsanierung ausreichend, oder benötigt die DB Netz mehr Mittel, und wenn ja, in welcher Höhe?
16. Wie lange werden die Korridore nach der Generalsanierung ungefähr baustellenfrei bleiben?
17. Besitzt die DB Netz ausreichend Planungskapazitäten und Baukapazitäten für die Generalsanierung?
18. Wird die Generalsanierung des Netzes dazu führen, dass andere Neu- und Ausbaumaßnahmen geschoben werden, wenn ja, welche, und wenn nein, wie wird das sichergestellt?
19. Mit wie viel Prozent Ausfall an Kapazität für den Fernverkehr, den Öffentlichen Schienenpersonenverkehr und den Schienengüterverkehr rechnet die Bundesregierung bzw. die Deutsche Bahn AG?
20. Welche Risiken sieht die Bundesregierung bei der Generalsanierung, wenn diese wichtigen Strecken für lange Zeit komplett gesperrt werden?
21. Inwiefern wird bei den Planungen der Generalsanierung auch die Sicherstellung der Umleitung der Güterverkehre einbezogen?
22. Kann die Bundesregierung garantieren, dass die vollständige Umleitung von Güterverkehren bei den Sanierungsarbeiten im bestehenden Netz gewährleistet ist?
23. Sind der Bundesregierung zufolge auch nach 2030 noch Generalsanierungen notwendig?
24. Wie will die Bundesregierung, zusammen mit der DB Netz AG sicherstellen, dass durch die Generalsanierungen langfristig keine Kunden verloren werden?

Was genau versteht die Bundesregierung unter der Vorschlag der „Anpassung Finanzierungsregime und Mittelausstattung zur Refinanzierung“ (vgl. bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/abschlussbericht-beschleunigungskommission-schiene.pdf?__blob=publicationFile, S. 17)?

Berlin, den 13. April 2023

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

