

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Aktueller Stand zur Umsetzung des Masterplans Schienenverkehr

Im Juni 2020 hat das damalige Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) den zusammen mit der Branche erarbeiteten Masterplan Schienenverkehr präsentiert. Grundlage des Masterplans waren die Ergebnisse der sechs Arbeitsgruppen des Zukunftsbündnisses Schiene. Außerdem umfasst er den Masterplan Schienengüterverkehr. (vgl. www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/masterplan-schienenverkehr.pdf).

Der Masterplan Schienenverkehr formuliert Ziele, mit denen bis zum Jahr 2030 doppelt so viele Bahnkundinnen und Bahnkunden im Schienenpersonenverkehr gewonnen werden sollen sowie mehr Güterverkehr auf die Schiene verlagert werden kann, um dessen Anteil am Modal Split auf mindestens 25 Prozent bis 2030 zu steigern (vgl. www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/masterplan-schienenverkehr.pdf?__blob=publicationFile).

Zur Erreichung dieser Ziele sind im Masterplan Schienenverkehr die sieben folgenden Handlungsfelder definiert:

1. Leitkonzept Deutschlandtakt – ein Kompass für die Zukunft der Schiene
2. Netzkapazität erhöhen
3. Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs
4. Lärm- und Klimaschutz im Schienenverkehr vorantreiben
5. Innovation im Schienenverkehr fördern
6. Fachkräfte für die Schiene gewinnen
7. Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr weiter vorantreiben

(vgl. www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/masterplan-schienenverkehr.pdf)

Die nach Ansicht der Fragesteller wohl größte Herausforderung bei der Umsetzung des Masterplans Schienenverkehr ist ein in weiten Teilen sanierungsbedürftiges Schienennetz. Eine gestiegene Belastung beispielsweise durch Zusatzverkehre bringt Material und Personal an seine Belastungsgrenzen und teilweise darüber hinaus (vgl. www.zeit.de/mobilitaet/2023-03/deutsche-bahn-schiennetz-finanzierung-sanierung). Das Hochleistungsnetz (umfasst die am höchsten belasteten Schienenverbindungen in Deutschland) verzeichnet bereits ohne Bautätigkeiten eine durchschnittliche Auslastung von rund 125 Prozent (vgl. www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Bund-und-DB-entwickeln-Hochleistungsnetz-fuer-deutlich-mehr-Zuverlaessigkeit-und-Wachstum-auf-der-Schiene-7762666).

Die Preisentwicklungen der vergangenen Monate sowie auch die von der Bundesregierung für den 1. Mai 2023 beschlossene Einführung eines 49-Euro-Tickets und die damit verbundenen Kapazitätsbelastungen nehmen nach Ansicht der Fragesteller Einfluss auf die Umsetzung des Masterplans Schienenverkehr (vgl. www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/deutschlandticket-2134074).

Zum Start des Deutschlandtakts hieß es im Sommer 2020: „Der Deutschlandtakt mit seinem Zielfahrplan und einer darauf abgestimmten Infrastrukturausbauplanung ist ein langfristiges Projekt, mit dessen Umsetzung jetzt begonnen wird – stufenweise und in klar definierten Etappen“ (vgl. www.deutschlandtakt.de/blog/infrastruktur-nach-ma%C3%9F-etappierung/).

Anfang März 2023 erklärte der derzeitige Beauftragte der Bundesregierung für den Schienenverkehr, der Parlamentarische Staatssekretär Michael Theurer, dass der Deutschlandtakt „in den nächsten 50 Jahren als Jahrhundertprojekt“ umgesetzt werde (vgl. www.zdf.de/nachrichten/panorama/bahn-verkehrswende-deutschlandtakt-verzoegerung-100.html). Der Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, hatte die Bahn zur „Chefsache“ erklärt (vgl. ebd.). Eine wesentliche Verbesserung des Angebots auf der Schiene ist nach Auffassung der Fragesteller vor diesem Hintergrund mittelfristig unwahrscheinlich.

Um Menschen für die häufigere Nutzung der Bahn zu begeistern sowie den Güterverkehr auf der Schiene deutlich auszubauen, bedarf es nach Auffassung der Fragesteller eines zuverlässigen, sicheren und kundenfreundlichen Angebots auf der Schiene. Mit der Umsetzung des Masterplans Schienenverkehr ist dies nach Auffassung der Fragesteller möglich.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist das Ziel der Bundesregierung, bis zum Jahr 2030 die Fahrgastzahlen im Personenverkehr zu verdoppeln, aus heutiger Sicht der Bundesregierung noch realistisch?
 - a) Wenn nein, warum nicht?
 - b) Wenn ja, wie will die Bundesregierung konkret dieses Ziel erreichen, wenn dafür der Personenverkehr um mindestens 9 Prozent pro Jahr wachsen müsste (in den letzten Jahren waren es durchschnittlich 2 Prozent, vgl. background.tagesspiegel.de/mobilitaet/warum-die-bahn-als-klimaretter-ausfaellt)?
2. Wie bewertet die Bundesregierung, mit Blick auf die ambitionierten Ziele der Fahrgastverdopplung bis 2030, die Aussage des Vorstandsvorsitzenden der DB AG, Dr. Richard Lutz, wonach die „Wachstumskurve im Personen- und Güterverkehr [...] in den nächsten Jahren wegen der notwendigen Sanierung der Infrastruktur aber zunächst nicht ganz so steil sein [wird] wie geplant (vgl. background.tagesspiegel.de/mobilitaet/von-unseren-eigenen-anspruechen-sind-wir-weit-entfernt)?
3. Ist das Ziel der Bundesregierung, bis zum Jahr 2030 eine Steigerung des Verkehrsträgeranteils des Schienengüterverkehrs auf mindestens 25 Prozent zu erreichen, aus heutiger Sicht der Bundesregierung noch realistisch?
 - a) Wenn nein, warum nicht?
 - b) Wenn ja, wie will die Bundesregierung das Ziel angesichts des zuletzt wieder gesunkenen Marktanteils der Güterbahnen auf 19 Prozent erreichen (vgl. background.tagesspiegel.de/mobilitaet/frachtbahn-auf-dem-a-bstellgleis)?

4. Wie will die Bundesregierung das Ziel eines 25-Prozent-Anteils des Schienengüterverkehrs bis 2030 angesichts der Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose 2021-2022, den das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) in Auftrag gegeben hat, und wonach der Schienengüterverkehr bis 2051 um nur rund 33 Prozent wachsen wird, erreichen (vgl. bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/prognose-berichtgleitende-langfrist-verkehrsprognose.pdf?__blob=publicationFile)?
5. Wie und mit welcher Förderrichtlinie will die Bundesregierung den für den Güterverkehr wichtigen Einzelwagenverkehr fördern?
6. Inwiefern lassen sich die Kernsanierung und das Wachstumsziel der Bundesregierung beim Personen- und Güterverkehr nach Einschätzung der Bundesregierung zufolge vereinbaren?
7. Welche Effekte erwartet die Bundesregierung durch die während der Korridorsanierung erfolgenden Streckensperrungen auf den Schienengüterverkehr?
8. Werden die Streckensperrungen eine hohe Verlagerung des Schienengüterverkehrs auf die Straße zur Folge haben, und wenn nein, warum nicht?
9. Hält die Bundesregierung eine Priorisierung der Kernsanierung gegenüber dem Ausbau der Schieneninfrastruktur für notwendig, und wenn nein, warum nicht?
10. Werden die von der Bundesregierung angekündigten Anpassungen der Fahrpläne im Zuge der Umsetzung des Deutschlandtakts (Verbindung der größten deutschen Städte im 30-Minuten-Takt, integraler Taktfahrplan) angesichts der erheblichen Kapazitätsüberlastungen weiter haltbar sein (vgl. www.deutschlandtakt.de/)?
11. Welche der mithilfe des Zielfahrplans vorgestellten und welche priorisierten Infrastrukturprojekte sind bereits umgesetzt (bitte einzeln auflisten)?
12. Welche weiteren Maßnahmen für den Deutschlandtakt wurden bereits umgesetzt?
13. Kann die Umsetzung des im Zielfahrplan Deutschland enthaltenen Verkehrsangebots nach Ansicht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr gewährleistet werden?
14. Welche Infrastrukturprojekte, die essenziell für eine Umsetzung des Deutschlandtaktes sind, werden aus heutiger Sicht nicht rechtzeitig fertiggestellt?
15. Welche kurz- und mittelfristigen Maßnahmen wurden bereits umgesetzt, um schnelle Entlastungseffekte zu erzielen?
16. Ist die anvisierte Steigerung der Gesamtattraktivität der Schiene vor dem Hintergrund der kürzlich eingestandenen Verzögerung für die Umsetzung des Deutschlandtaktes als gescheitert anzusehen?
17. Existiert ein verbindliches Konzept zur stufenweisen Umsetzung des Deutschlandtaktes?
18. Welchen konkreten Zeitplan verfolgt die Bundesregierung bei der Umsetzung des Deutschlandtakts?
19. Was sind die bereits abgeschlossenen, laufenden und nächsten „Etappierungsschritte“ (vgl. www.deutschlandtakt.de/downloads-und-presse/faqs/#faqitem=6764941955825107 und Ausschussdrucksache 20(15)149, S. 1) (bitte detailliert auflisten)?

20. Was konkret ist unter dem vom Parlamentarischen Staatssekretär Michael Theuer angekündigten „Etappierungskonzept“ zu verstehen (vgl. Ausschussdrucksache 20(15)149, S. 3), und wie ist der Zeitplan bezüglich der Entwicklung dieses Konzepts?
21. Welche konkreten Aufgaben und Befugnisse hat die im Bundesministerium für Digitales und Verkehr im Juli 2022 gegründete „Stabsstelle Deutschlandtakt“ (vgl. Ausschussdrucksache 20(15)149, S. 1), mit wie viel Personal ist diese Stabsstelle ausgestattet, und wie viel von diesem Personal wurde neu eingestellt?
22. Warum können die Aufgaben der „Stabsstelle Deutschlandtakt“ nicht durch die Abteilung E im Bundesministerium für Digitales und Verkehr wahrgenommen werden, und welche Vorteile bietet die Etablierung der Stabsstelle mit zusätzlichem verwaltungstechnischem Aufwand und Kosten?
23. Kann die Schiene bei Verzögerung der Umsetzung des Deutschlandtaktes trotzdem ihren geplanten Teil zur Erreichung der Klimaschutzziele beitragen?
24. Sollen auch Schnell- oder Expressbuslinien, die in Landstrichen die Funktion der Regionalbahn übernehmen, systematisch in den Deutschlandtakt einbezogen werden, um die optimale Verknüpfung dieser Regionen mit dem Fernverkehr zu erreichen?
25. Was hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr seit Anfang 2022 konkret unternommen, um die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit im Bahnverkehr zu erhöhen, wie es im Masterplan Schienenverkehr vorgesehen ist (vgl. [bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/masterplan-schienenverkehr.pdf?__blob=publicationFile](https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/masterplan-schienenverkehr.pdf?__blob=publicationFile), S. 16)?
26. Wie ist der Umsetzungsstand der vom Zukunftsbündnis Schiene identifizierten wesentlichen Großvorhaben zur Engpassauflösung („Prioritäre Großvorhaben“, Abbildung 1, S. 23, Masterplan Schienenverkehr), die beschleunigt umgesetzt werden sollen (bitte einzeln auflisten)?
27. Wie hoch sind die Bedarfsplanmittel für den „Neu- und Ausbau der oben genannten zwölf Großprojekte, der noch laufenden Maßnahmen und der gemäß des festgestellten und in Kürze zu überprüfenden „Vordringlichen Bedarfs – Neu zu beginnenden Projekte“, die im Masterplan Schienenverkehr mit mindestens 3 Mrd. Euro pro Jahr mittelfristig und langfristig mit 4 Mrd. Euro pro Jahr bis Ende des Jahrzehnts ermittelt wurden (vgl. Masterplan Schienenverkehr, S. 23)?
28. Wird das Ziel, bis 2030 insgesamt 75 Prozent der Bahnstrecken zu elektrifizieren, erreicht werden, wenn nein, warum nicht, und plant die Bundesregierung, die Mittel zur Erreichung des Elektrifizierungsziels zu erhöhen?
29. Plant das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, das Elektrifizierungsprogramm aufzugreifen und fortzuführen (vgl. [bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/starke-schiene/elektrifizierungsprogrammplus.html](https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/starke-schiene/elektrifizierungsprogrammplus.html))?
30. Wie ist der Umsetzungsstand des Handlungsfelds 2.3 „Entwicklung von Förderprogrammen für ortsfeste und mobile ETCS-Infrastruktur“ des Masterplans Schienenverkehr?
31. Werden die von der Bundesregierung anvisierten 2 Mrd. Euro jährlich ausreichen, um den notwendigen Neu- und Ausbau für den Deutschlandtakt zu realisieren?
32. Wie hoch ist aktuell der Anteil der digitalisierten Strecken am Gesamtnetz in Deutschland?

33. Welche Maßnahmen plant das Bundesministerium für Digitales und Verkehr konkret, um mehr Verkehr auf die Schiene verlagern zu können, und bis wann sollen diese Maßnahmen wirken bzw. umgesetzt werden?
34. Plant das Bundesministerium für Digitales und Verkehr Förderprogramme für die folgenden Themengebiete
 - a) intelligente, prädiktive Wartung und Instandhaltung,
 - b) Automatisierung des Schienenverkehrs,
 - c) Maßnahmen zur Verbesserung von Fahrgast- und Reisekomfort,
 - d) „Advanced Crowd- and Passenger Management“ in Bahnhöfen?
35. Wann findet die nächste „Zukunftskonferenz Schiene“ statt, und wer wird daran teilnehmen?
36. Wie ist der aktuelle Stand bei der Weiterentwicklung und Fortschreibung der Trassenpreisförderung?
37. Wie bewertet die Bundesregierung die derzeitige Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs?
38. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um den Güterverkehr auf der Schiene, vor allem gegenüber der Straße, zu stärken?
39. Wie will die Bundesregierung mehr Wettbewerbsfähigkeit und Qualitätsanreize im Schienenverkehr sicherstellen?
40. Wie hoch sind die gegenwärtigen Bundesmittel für das Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“, und plant die Bundesregierung, die Mittel zu erhöhen?
41. Hält die Bundesregierung an dem Ziel des Masterplans Schienenverkehr, dass es auch im Bereich des Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) intramodalen Wettbewerb geben sollte, fest, und wenn ja, welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung hierfür?
42. Wie ist der aktuelle Umsetzungsstand beim Handlungsfeld 3.6 „Attraktivität des Bahnsektors für Investitionen stärken“ des Masterplans Schienenverkehr?
43. Wie ist der aktuelle Umsetzungsstand zur Sicherstellung von durchgehenden Tickets und Fahrgastinformationen auf deutscher und europäischer Ebene?
44. Wie bewertet die Bundesregierung vor diesem Hintergrund die Ankündigung der Deutschen Bahn AG, wesentliche Geschäftsteile der heutigen DB Vertrieb zum 1. April 2023 auf die DB Fernverkehr zu übertragen, was die markbeherrschende Stellung der DB AG weiter ausbauen könnte (vgl. background.tagesspiegel.de/mobilitaet/wettbewerbsbahnen-warnen-deutschebahn-staerkt-unbemerkt-marktmacht)?
45. Wie ist der aktuelle Umsetzungsstand beim Handlungsfeld 4.1 „Reduzierung der Lärmbelastung“ des Masterplans Schienenverkehr?
46. Werden aktuell, wie in Handlungsfeld 4.1 des Masterplans Schienenverkehr beschrieben, Schnellfahrstrecken durch den Schienengüterverkehr in Nachtlagen genutzt, und wenn ja, wie stark und wie oft profitiert davon der Schienengüterverkehr?
47. Wurden die Lärmsanierungstitel seit Vorstellung des Masterplans Schienenverkehr erhöht, und wenn ja, wie hoch sind die Mittel aktuell, und wie ist der Mittelabfluss?

48. Was unternimmt die Deutsche Bahn AG zur Gewinnung von Fachkräften, die bereit sind, sich stetig weiterzubilden und den neuen Rahmenbedingungen im Bahnsektor gerecht zu werden?
49. Wann wird das Bundesministerium für Digitales und Verkehr festlegen, wie groß das Schienennetz in Deutschland perspektivisch sein soll, um die Fläche angemessen zu erschließen, und anhand welcher Kriterien wird es diese Festlegung treffen?

Berlin, den 13. April 2023

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

