

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/6432 –

Aktueller Stand zur Umsetzung des Masterplans Schienenverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

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 be-

reits 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.

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-klimarettet-ausfaellt)?

Die Bundesregierung hält an dem im Koalitionsvertrag 2021 bis 2025 festgelegten Ziel fest, die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr bis 2030 zu verdoppeln. Es ist aus Sicht der Bundesregierung zwingend notwendig, die Verkehrswende mit politisch ambitionierten Zielen anzugehen. Um die Wachstumsziele zu erreichen, wurden eine Vielzahl an Maßnahmen in allen Segmenten des Eisenbahnmarkts in Deutschland ergriffen, deren Wirkung sich bereits jetzt zeigt oder in den kommenden Jahren zeigen wird. Entscheidende Voraussetzung für die angestrebten Verkehrsverlagerungen ist die Steigerung der Kapazität und Qualität der Eisenbahninfrastruktur.

Zudem wird auf die Antwort zu Frage 33 verwiesen.

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/](https://www.tagesspiegel.de/mobilitaet/von-unseren-eigenen-anspruechen-sind-wir-weit-entfernt/))?

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und die Deutsche Bahn AG (DB AG) gehen neben einer Digitalisierung des Kapazitätsmanagements sowie der Leit- und Sicherungstechnik u. a. gezielt eine Generalsanierung von ausgewählten Hochleistungskorridoren an, um die Schiene zu stärken, Qualität und Zuverlässigkeit des Bahnverkehrs nachhaltig zu verbessern und die Verkehrsverlagerungsziele langfristig zu erreichen. Die Bundesregierung dringt dabei auf eine vorlaufende Ertüchtigung von Umfahungsstrecken für die Hochleistungskorridore, um die Auswirkungen der Generalsanierung auf die Wachstumsraten im Personen- und Güterverkehr zu minimieren.

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-abstellgleis/](https://www.tagesspiegel.de/mobilitaet/frachtbahn-auf-dem-abstellgleis/))?
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](https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/prognose-berichtgleitende-langfrist-verkehrsprognose.pdf?__blob=publicationFile))?
38. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um den Güterverkehr auf der Schiene, vor allem gegenüber der Straße, zu stärken?

Die Fragen 3, 4 und 38 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hält an dem Ziel fest, den Anteil des Schienengüterverkehrs am Modal Split bis 2030 auf 25 Prozent zu steigern. Dazu hat die Bundesregierung gemeinsam mit dem Sektor den Masterplan Schienengüterverkehr erarbeitet und 2017 veröffentlicht. Dieser wird gemeinsam mit dem Sektor konsequent umgesetzt und fortentwickelt. So werden Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft des Schienengüterverkehrs nachhaltig gestärkt und die Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs verbessert, um mehr Güter auf die Schiene zu bringen. Zudem hat der Koalitionsausschuss am 28. März 2023 u. a. beschlossen, die anteilige Förderung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr fortzusetzen, Anreize für Investitionen aus dem Sektor in die Erprobung und Markteinführung von Innovationen im Bereich Digitalisierung, Automatisierung und Fahrzeugtechnik im Schienengüterverkehr sowie die Entlastung des Einzelwagenverkehrs zu verstärken. Dazu gehört insbesondere auch eine Modernisierung der Produktionskonzepte im Einzelwagenverkehr, um die Attraktivität und Wirtschaftlichkeit dieser Verkehrsart nachhaltig zu erhöhen. Zudem fördert der Bund über eine Förderrichtlinie des BMDV Investitionen pri-

vater Unternehmen in den Neu- und Ausbau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV) sowie in den Ersatz bestehender KV-Umschlaganlagen bzw. Umschlaganlagenteile.

5. Wie und mit welcher Förderrichtlinie will die Bundesregierung den für den Güterverkehr wichtigen Einzelwagenverkehr fördern?

Die Bundesregierung unterstützt den Einzelwagenverkehr seit 2020 durch die Anlagenpreisförderung. Die ursprünglich bis 2025 insgesamt vorgesehenen 200 Mio. Euro wurden über das Entlastungspaket III für das Jahr 2023 um 45 Mio. Euro aufgestockt. Der Beschluss des Koalitionsausschusses vom 28. März 2023 sieht eine weitere Verstärkung der Entlastung des Einzelwagenverkehrs vor. Diesem Ziel dient auch eine neue Richtlinie zur Förderung der Betriebskosten des Einzelwagenverkehrs, die die Bundesregierung aktuell erarbeitet. Im Übrigen wird auf das „Konzept für eine Betriebskostenförderung des Einzelwagenverkehrs gemäß Maßgabebeschluss Nummer 3 des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages vom 10. November 2022 (HA-Drs. 20[8]3033)“ des BMDV vom 13. Februar 2023 verwiesen.

6. Inwiefern lassen sich die Kernsanierung und das Wachstumsziel der Bundesregierung beim Personen- und Güterverkehr nach Einschätzung der Bundesregierung zufolge vereinbaren?

Grundsätzlich sollen kapazitätssteigernde Maßnahmen parallel zu einer Kernsanierung erfolgen. Die angestrebte weitgehende Baufreiheit nach einer Kernsanierung und die kapazitätssteigernden Maßnahmen tragen zum Erreichen der Wachstumsziele im Personen- und Güterverkehr bei.

Zudem wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

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?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Schienengüterverkehr wird während der Korridorsanierungen über Umleitungsstrecken geführt, um die Effekte der Streckensperrungen zu minimieren. Entsprechende Konzepte kommuniziert die DB AG frühzeitig. Dies ermöglicht den Unternehmen des Schienengüterverkehrs, sich planerisch darauf vorzubereiten.

9. Hält die Bundesregierung eine Priorisierung der Kernsanierung gegenüber dem Ausbau der Schieneninfrastruktur für notwendig, und wenn nein, warum nicht?

Kernsanierungen sowie Neu- und Ausbau haben für die Leistungsfähigkeit der Schiene insgesamt und auch den Schienengüterverkehr jeweils eine hohe Bedeutung. Die zügige Realisierung der Neu- und Ausbauprojekte des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege ist aufgrund ihres gesamtwirtschaftlichen Nutzens geboten. Aus diesem Grund wird bei der Reihung der zu sanierenden

Korridorabschnitte besonders darauf geachtet, dass die Sanierung nicht zu Verschiebungen oder Verzögerungen bei Neu- und Ausbaumaßnahmen führt.

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/)?

Der Deutschlandtakt ist Leitbild des Infrastrukturausbaus und der optimalen Nutzung des Schienennetzes. Mit der konsequenten Umsetzung der im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene enthaltenen Maßnahmen werden die notwendigen Kapazitäten geschaffen, um das Angebotskonzept des Zielfahrplans Deutschlandtakt weitgehend engpassfrei abzuwickeln. Der Deutschlandtakt als Gesamtverkehrskonzept wird dabei wie geplant in Etappen umgesetzt. Diese Umsetzung hat bereits begonnen. Mit jeder Etappe des Deutschlandtakts werden damit Schritt für Schritt Angebotsverbesserungen spürbar.

Die laufende erste Etappe wird mit der Fertigstellung der Strecke Wendlingen-Ulm, Stuttgart 21 und z. B. der Generalsanierung der Riedbahn abgeschlossen. Damit werden die Voraussetzungen für einen Halbstundentakt im Fernverkehr auf den Hauptrelationen Köln – Frankfurt – Mannheim – Stuttgart – Ulm – Augsburg – München, München – Nürnberg, Hamburg – Berlin und Hannover – Berlin mit optimierten Knoteneinbindungen geschaffen. An den Zielen zur Ermöglichung der genannten Fahrplananpassung hält die Bundesregierung mit diesem Etappierungskonzept fest.

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?

Die Fragen 11 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für den Deutschlandtakt befindet sich die erste Etappe des Deutschlandtakts in der Umsetzung (weitere Informationen abrufbar unter: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/deutschlandtakt-die-etappe-bis-mitte-2020er-jahre.pdf?__blob=publicationFile#:~:text=Die%20erste%20Etappe%20des%20Deutschlandtakts,auf%20dem%20Weg%20zum%20Deutschlandtakt.)).

Alle im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene enthaltenen Maßnahmen dienen unmittelbar dem Deutschlandtakt und werden sukzessive realisiert. Zuletzt ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm und die Elektrifizierung der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven in Betrieb gegangen. Voraussichtlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 folgt der zweigleisige Ausbau des Abschnitts Horb – Neckarhausen im Zuge der Strecke Stuttgart – Singen (- Zürich). Der zweigleisige Ausbau der Strecke Wolfsburg – Braunschweig (Weddeler Schleife) soll im ersten Halbjahr 2024 in Betrieb gehen.

Planungen bedarfsplanrelevanter Maßnahmen des Deutschlandtakts, die unmittelbar für den Schienenpersonenfernverkehr oder den Schienengüterverkehr von Bedeutung sind, hat die Vorhabenträgerin DB Netz AG im Rahmen von laufenden Bedarfsplanprojekten integriert und bereits aufgenommen. Bei den unmittelbar dem Schienenpersonenfernverkehr dienenden Maßnahmen des

Deutschlandtakts handelt es sich um Nahverkehrsvorhaben, die unter der Federführung der jeweiligen Bundesländer umzusetzen sind. Hierüber finden derzeit erste Abstimmungen statt.

Weiterhin wurde 2022 die Finanzierung der Umsetzung erster kleiner und mittlerer Maßnahmen zur Umsetzung eines Halbstundentakts auf verschiedenen Hauptachsen vereinbart.

Zudem wird auf die Antworten zu den Fragen 15 und 26 verwiesen.

13. Kann die Umsetzung des im Zielfahrplan Deutschland enthaltenen Verkehrsangebots nach Ansicht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr gewährleistet werden?

Der Zielfahrplan Deutschlandtakt bildet die Grundlage für die künftige Infrastrukturplanung des Bundes und legt nicht das rechtlich verbindliche Bedienangebot der Zukunft fest. Die Erbringung der Verkehrsleistungen im Fernverkehr und damit auch die Bedienung von Großstädten mit Fernzügen obliegen auch im Rahmen des Deutschlandtakts den Fernverkehrsanbietern. Zuständig für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sind die Länder bzw. die von ihnen benannten Aufgabenträger. Dies enthält auch die Ausgestaltung des Verkehrsangebots im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Die Bundesregierung wird als Teil ihrer Deutschlandtakt-Agenda auch Möglichkeiten zur Absicherung der Fahrplankonzepte im Deutschlandtakt aufzeigen.

Weiterhin wird auf die Antworten zu den Fragen 16 bis 20 verwiesen.

14. Welche Infrastrukturprojekte, die essenziell für eine Umsetzung des Deutschlandtaktes sind, werden aus heutiger Sicht nicht rechtzeitig fertiggestellt?

Der Deutschlandtakt erfordert eine Vielzahl von Infrastrukturmaßnahmen und die Umsetzung erfolgt schrittweise in Etappen. Die erste Etappe des Deutschlandtakts wirkt bereits auf zahlreichen Strecken: So besteht seit Ende 2020 ein angenäherter Halbstundentakt im Fernverkehr zwischen Hamburg und Berlin. Weiterhin sind beispielsweise Fernverkehrszüge auf der Verbindung München – Lindau – Zürich dank Ausbau und Elektrifizierung der Strecke seit Ende 2020 deutlich schneller im Sinne des Deutschlandtakts unterwegs. Mit der zweiten Etappe ab Mitte der 2020er Jahre sollen unter anderem ein Halbstundentakt im Fernverkehr auf den wichtigen innerdeutschen Hauptachsen, Taktverdichtungen im Nahverkehr mit besseren Anschlüssen bis in die Fläche, und leistungsfähige Güterverkehrskorridore mit weiteren Wachstumspotenzialen ermöglicht werden. Verzögerungen bei der Realisierung dieses Etappierungskonzepts sind derzeit nicht erkennbar.

15. Welche kurz- und mittelfristigen Maßnahmen wurden bereits umgesetzt, um schnelle Entlastungseffekte zu erzielen?

Die Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege wirken engpassauflösend im Sinne einer nachhaltigen, am Zielfahrplan Deutschlandtakt orientierten Verkehrspolitik. Eine vollständige Umsetzung des Bedarfsplans ist nicht bis 2030 zu leisten. Daher hat das BMDV im Rahmen des Klimaschutzpakets Investitionen in Maßnahmen zur Engpassbeseitigung und Umsetzung des Deutschlandtakts als Programm zur schnellen Kapazitätserweiterung aufgelegt. Ergänzend haben das BMDV und die DB Netz AG Ende 2022 eine Vereinbarung zur Finanzierung von kleinen und mittleren Maßnahmen zur schnell-

len Kapazitätserweiterung geschlossen. Mit diesen Maßnahmen werden wichtige Voraussetzungen für die Umsetzung des Deutschlandtakts geschaffen. Damit soll ein Halbstundentakt im Fernverkehr auf ausgewählten innerdeutschen Hauptachsen ermöglicht werden. Durch kleine und mittlere infrastrukturelle Maßnahmen, wie zusätzliche Weichen (auch Überleitstellen), Signale, Elektrifizierungen, Oberleitungsverstärkungen, zusätzliche und längere Überholgleise und Bahnsteigkanten, werden auf stark belasteten Schienenwegen zusätzliche Kapazitäten zur Ermöglichung einer Angebotsausweitung geschaffen. Das Programm zur schnellen Kapazitätssteigerung befindet sich bereits in der Umsetzung.

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 „Etapierungsschritte“ (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 „Etapierungskonzept“ zu verstehen (vgl. Ausschussdrucksache 20(15)149, S. 3), und wie ist der Zeitplan bezüglich der Entwicklung dieses Konzepts?

Die Fragen 16 bis 20 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die schrittweise Umsetzung des Deutschlandtakts hat bereits begonnen und erfolgt wie von Anfang an geplant in Etappen. Jede Etappe (Ausbaustufe) bringt neue Angebotssprünge und deutliche Verbesserungen für Reisende, Industrie und Wirtschaft.

Die Konzepte für die ersten beiden Etappen des Deutschlandtakts wurden im Juni 2020 bzw. im September 2022 vorgestellt. Das Potenzialkonzept für die Etappe 2025/2026 – 2030 mit den entsprechenden Infrastrukturvorhaben ist unter folgendem Link abrufbar:

https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/6i6KydrxiE9uy9Wbj1FNSu/0803c88ad351031e3f438afa84c8e3eb/210x297_DTakt_Schienen Gipfel_Broschuere_bf.pdf

Gemäß Koalitionsvertrag 2021 bis 2025 soll der Deutschlandtakt infrastrukturell und organisatorisch abgesichert werden. Diese organisatorische Absicherung wird u. a. über ein Etappierungskonzept des Deutschlandtakts realisiert werden.

Das Gesamtverkehrskonzept Deutschlandtakt soll als strategisches Instrument des Bundes für einen kundenorientierten, verkehrlich sinnvollen und wirtschaftlichen Ausbau der Schieneninfrastruktur und deren optimale Nutzung ausgerichtet werden. Ziel ist es, u. a. Angebotssprünge anhand von konkreten Ausbaustufen transparent aufzuzeigen und eine höhere Planungssicherheit auf allen Ebenen herzustellen.

Auch die Beschleunigungskommission Schiene (BKS) empfiehlt die Einführung eines „Umsetzungsplan Kapazitätsausbau“ zur schrittweisen Realisierung des Deutschlandtakts.

Zur Umsetzung der Gesamtstrategie Deutschlandtakt hat die Stabsstelle Deutschlandtakt gemeinsam mit Ländern und Branche nachfolgende Deutschlandtakt-Agenda erarbeitet und beschlossen:

1. Die etappenweise Umsetzung des Deutschlandtakts als strategisches Instrument für einen kundenorientierten und wirtschaftlichen Ausbau der Schieneninfrastruktur wird neu ausgerichtet.
2. Der Deutschlandtakt wird im Eisenbahnregulierungsgesetz abgesichert.
3. Kommunikation und Dialog mit Politik, Branche und Öffentlichkeit werden weiterentwickelt und fortgesetzt.
4. Die Zusammenarbeit zum Deutschlandtakt zwischen Bund, Ländern und Vorhabenträgerin wird verstärkt und verstetigt.
5. Der Zielfahrplan Deutschlandtakt wird turnusgemäß fortgeschrieben.
6. Möglichkeiten zur Absicherung der Fahrplankonzepte im Deutschlandtakt werden aufgezeigt.
7. Ein Monitoring für das Gesamtkonzept Deutschlandtakt wird etabliert.

Eckpunkte für die Neuausrichtung der etappenweisen Umsetzung des Deutschlandtakts werden derzeit mit den Ländern und dem Sektor abgestimmt und sollen noch im ersten Halbjahr 2023 vorliegen. Die konkrete Ausgestaltung der Ausbauschritte erfolgt im Anschluss auf Basis einer umfangreichen Untersuchung.

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?

Die Fragen 21 und 22 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bereits im Frühjahr 2021 wurde ein Kommunikationsbüro Deutschlandtakt in der Geschäftsstelle des Beauftragten der Bundesregierung für den Schienenverkehr eingerichtet wurde. Mit Gründung der Stabsstelle Deutschlandtakt im Juli 2022 gibt es erstmalig eine eigenständige Organisationseinheit, die alle Aspekte des Deutschlandtakts in den Blick nimmt und gemeinsam mit der Abteilung Eisenbahnen abstimmt. Die Stabsstelle Deutschlandtakt ist hierbei zentraler Ansprechpartner insbesondere für Länder und Branche, Koordinator und fachlicher Impulsgeber. Auch die hervorgehobene Bedeutung des Themas Deutschlandtakt spiegelt sich in der Einrichtung der Stabsstelle wider. Kommunikation und Abstimmungen werden durch die unmittelbare Rückkopplung mit der Hausspitze erleichtert. Der Personalumfang der Stabsstelle Deutschlandtakt umfasst drei aus der Abteilung Eisenbahnen umgesetzte hD-Dienstposten.

23. Kann die Schiene bei Verzögerung der Umsetzung des Deutschlandtaktes trotzdem ihren geplanten Teil zur Erreichung der Klimaschutzziele beitragen?

Der Deutschlandtakt ist ein wichtiger Baustein, um die klima- und verkehrspolitischen Ziele zu erreichen. Der Zielfahrplan Deutschlandtakt zeigt auf, welche Verkehrsangebote langfristig für den Verkehrsträger Eisenbahn erreicht werden sollen und welche Infrastrukturen benötigt werden, um die verkehrlichen Ziele zu erreichen. Der Blick in andere Länder mit integrierten Taktfahrplänen verdeutlicht, dass strategisch definierte Etappen bzw. Ausbaustufen zur Zielerreichung nötig und hilfreich sind.

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?

Der Zielfahrplan Deutschlandtakt bezieht sich in seiner Ausgestaltung primär auf den Verkehrsträger Eisenbahn. Mittelfristig kann der Zielfahrplan auch intermodal eine Richtschnur u. a. für die Organisation von moderner Tür-zu-Tür-Mobilität einschließlich regionaler Buskonzepte sein. Die konkrete Ausgestaltung und Konzeption der Verkehrsangebote liegt in diesem Zusammenhang in der Verantwortung der Kommunen und der Länder bzw. der jeweiligen Aufgabenträger.

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)?

Das BMDV startet mit der DB AG eine Generalsanierung ausgewählter Hochleistungskorridore zur Schaffung eines Hochleistungsnetzes. Die Bauoffensive bei der Bahn erfolgt in Form einer Korridorsanierung und beginnt 2024 mit der Riedbahn. Ziel ist die Sanierung von 4 200 Streckenkilometern bis 2030.

Der Bund will mehr Verantwortung bei der Bereitstellung der Schieneninfrastruktur übernehmen. Um dem Bund eine stärkere Steuerung in Bezug auf die Eisenbahnen des Bundes zu ermöglichen und dadurch die Interessen und Beteiligungsführung des Bundes stärker durchsetzen zu können, soll innerhalb der DB AG eine gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft gegründet werden. Mit der Ausrichtung am Gemeinwohl soll die Umsetzung der klima- und verkehrspolitischen Ziele mehr Gewicht bekommen als bisher.

Dafür wurde im BMDV eine Steuerungsgruppe zur Transformation der DB AG eingerichtet, mit der neben dem Aufbau der neuen Infrastrukturgesellschaft auch die Ertüchtigung der Infrastruktur und die aktive Beteiligungsführung vorgebracht wird.

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)?

| | |
|---|---------------|
| 40-Meter -Netz | Bauphase |
| NBS Würzburg – Nürnberg | * |
| ABS/NBS Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt | Bauphase |
| Korridor Mittelrhein (inkl. NBS Rhein/Main – Rhein/Neckar, ABS Hagen – Siegen – Hanau, ABS/NBS Molzau – Graben Neudorf – Karlsruhe) | Planungsphase |
| Optimiertes Alpha-E mit Bremen (ABS/NBS Hamburg/Bremen – Hannover) | Planungsphase |
| ABS/NBS Hannover – Bielefeld (– Hamm) | Planungsphase |
| ABS Hof – Marktrechwitz – Regensburg – Obertraubling (Ostkorridor Süd) | Planungsphase |
| ABS Uelzen – Stendal – Magdeburg – Halle (Ostkorridor Nord) | Bauphase |
| ABS Burgsinn – Gemünden – Würzburg – Nürnberg | Planungsphase |
| Rhein-Ruhr-Express (RRX) | Bauphase |
| ABS/NBS Karlsruhe – Basel | Bauphase |
| Großknoten Frankfurt a. M., Hamburg, Köln | Bauphase |
| Großknoten Hannover, Mannheim, München | Planungsphase |

* Die NBS Würzburg – Nürnberg bedarf zur Aufnahme der Planungen einer Änderung der Vorhabenbezeichnung in der Anlage zu § 1 BSWAG. Die BSWAG-Änderung ist Teil des Entwurfs des Genehmigungsbeschleunigungsgesetzes. Hierzu wird auch auf die Antwort zu Frage 14 verwiesen.

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)?

Im Haushalt 2023 sind für den Bedarfsplantitel 2 Mrd. Euro angesetzt. Die mittelfristige Finanzplanung sieht für das Jahr 2024 rund 2,181 Mrd. Euro, für das Jahr 2025 2,5 Mrd. Euro und für das Jahr 2026 2,75 Mrd. Euro vor.

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?

Die Bundesregierung setzt alles daran, die gesetzten Zielvorstellungen des Koalitionsvertrages 2021 bis 2025 zu erreichen. Hierzu bedarf es auch der im Koalitionsvertrag vereinbarten Planungsbeschleunigung sowie der zeitgerechten Bereitstellung ausreichender Haushaltsmittel.

Mit dem Bahn-Elektrifizierungsprogramm des Bundes können nahezu 100 Prozent aller Zugkilometer im Schienenpersonenfern- und im Schienengüterverkehr elektrisch zurückgelegt werden. Wie schnell die weitere Elektrifizierung der Eisenbahn (über alternative Antriebe oder Oberleitungen) vorankommt, hängt neben der Umsetzung des Bedarfsplans Schiene vor allem von der Geschwindigkeit der Elektrifizierung im SPNV ab. Im SPNV liegt das größte Potenzial für eine Erweiterung der elektrischen Betriebsleistung. Hier werden

derzeit nur knapp zwei Drittel (rund 64 Prozent) aller Zugkilometer elektrisch zurückgelegt. Das Ziel, 75 Prozent der Strecken mit einer Oberleitung zu elektrifizieren, kann nur erreicht werden, wenn ausreichend viele gesamtwirtschaftlich tragfähige Elektrifizierungsmaßnahmen im SPNV identifiziert werden können. Im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) stehen den Ländern umfangreiche Fördermittel zur Verfügung. Die GVFG-Mittel wurden deutlich erhöht: Aktuell stehen jährlich 1 Mrd. Euro zur Verfügung. Ab 2025 betragen die Bundesfinanzhilfen dann 2 Mrd. Euro, diese werden ab 2026 mit 1,8 Prozent jährlich dynamisiert. Die Länder können die vom Bund zur Verfügung gestellten GVFG-Mittel auch für Elektrifizierungsmaßnahmen einsetzen, so dass mit weiteren Nahverkehrsausbauten das Ziel eines Elektrifizierungsgrades von 75 Prozent erreicht werden kann.

Darüber hinaus bedarf es zur Zielerreichung einer Bündelung aller Aktivitäten, vor allem auch der im Koalitionsvertrag 2021 bis 2025 vereinbarten Planungsbeschleunigung.

29. Plant das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, das Elektrifizierungsprogramm aufzugreifen und fortzuführen (vgl. bmdv.bund.de/ShareDDocs/DE/Artikel/E/starke-schiene/elektrifizierungsprogrammplan.html)?

Das Bahn-Elektrifizierungsprogramm des Bundes befindet sich in der Umsetzung und wird bundeseitig fortgeführt.

30. Wie ist der Umsetzungsstand des Handlungsfelds 2.3 „Entwicklung von Förderprogrammen für ortsfeste und mobile ETCS-Infrastruktur“ des Masterplans Schienenverkehr?

Für die ortsfeste ETCS-Infrastruktur existiert ein Titel, aus dem die entsprechende Ausrüstung als Investition in die Infrastruktur finanziert werden kann. Bei der Förderung der mobilen ETCS-Ausstattung (Fahrzeuggeräte) handelt es sich zunächst nicht um Infrastruktur im engeren Sinne. Hierzu wurde ein Pilotprojekt im digitalen Knoten Stuttgart aufgelegt; außerdem werden Fahrzeuge mit ATO GoA2 (Automatic Train Operation – Grade of Automation 2) ausgestattet.

Zudem hat der Koalitionsausschuss am 28. März 2023 ein Digitalisierungspaket Schiene beschlossen, mit dem ergänzend zu den bereits beschlossenen Maßnahmen zur Digitalisierung der Schiene erstens durch das Ausrollen des digitalen Kapazitätsmanagements die Nutzung der Kapazität und Infrastruktur des Bundes wesentlich gesteigert, zweitens die ETCS-Fahrzeugausrüstung über das laufende Modellvorhaben im „Digitalen Knoten Stuttgart“ des Starterpakets Digitale Schiene Deutschland (DSD) ausgeweitet und drittens die Technologien des Digitalen Bahnsystems (DBS) eingeführt werden sollen.

31. Werden die von der Bundesregierung anvisierten 2 Mrd. Euro jährlich ausreichen, um den notwendigen Neu- und Ausbau für den Deutschlandtakt zu realisieren?

Für eine zeitnahe Realisierung der dringendsten Bedarfsplanmaßnahmen einschließlich der Maßnahmen des Deutschlandtakts ist die Intensivierung des Finanzhochlaufs für den Bedarfsplan Schiene erforderlich. In den Jahren 2024 bis 2025 bedarf es einer Ausfinanzierung der im parlamentarischen Verfahren zugestandenen zusätzlichen Verpflichtungsermächtigungen.

32. Wie hoch ist aktuell der Anteil der digitalisierten Strecken am Gesamt-
netz in Deutschland?

Nach Auskunft der DB AG sind 520 km des 33 397 km langen Streckennetzes der DB mit dem europäischen Zugbeeinflussungssystem ETCS ausgerüstet und damit für den digitalen Bahnbetrieb vorbereitet (Stand: 28. Februar 2023).

33. Welche Maßnahmen plant das Bundesministerium für Digitales und Ver-
kehr konkret, um mehr Verkehr auf die Schiene verlagern zu können, und
bis wann sollen diese Maßnahmen wirken bzw. umgesetzt werden?

Die Bundesregierung steigert in dieser Legislaturperiode die Investitionen in das System Schiene deutlich, allein im Jahr 2023 liegen diese bei rund 9,1 Mrd. Euro. Darüber hinaus laufen derzeit Verhandlungen über einen Investitions-
hochlauf von weiteren 45 Mrd. Euro bis 2027. Des Weiteren werden sich Netzaus-
bau und Kapazitätsnutzung künftig an der etappenweisen Umsetzung des
Deutschlandtakts mit bundesweit aufeinander abgestimmten Anschlüssen ori-
entieren. Bei der Modernisierung des Schienennetzes wird kurzfristig die Gene-
ralisierung und technologische Aufrüstung besonders stark genutzter Korridore
erfolgen. Ziel ist die zügige Modernisierung dieser Hochleistungskorridore
bei möglichst wenig Kapazitätseinbußen während der Sanierungsmaßnahmen.
Darüber hinaus hat die von der Bundesregierung eingesetzte BKS konkrete
Handlungsempfehlungen zum beschleunigten Aus- und Neubau sowie zur Ka-
pazitätserweiterung der Schieneninfrastruktur formuliert. Mit den im Ab-
schlussbericht vom Dezember 2022 festgehaltenen Empfehlungen richtet sich
die BKS sowohl an die Politik als auch an die Bahn- und Baubranche und die
Wissenschaft. Maßgebliche Leitfrage der BKS war die Identifikation kapazi-
tätssteigernder Maßnahmen für die Schiene, die in den nächsten drei bis fünf
Jahren wirksam und beschleunigt umgesetzt werden können. Ein weiterer
Schwerpunkt liegt auf der Digitalisierung. Dazu leisten beispielsweise die Um-
setzung des Digitalen Kapazitätsmanagements, der Digitalen Schiene Deutsch-
land und die Ausrüstung des gesamten Schienennetzes mit der europäischen
Leit- und Sicherheitstechnik (ETCS) und digitalen Stellwerken einen ent-
scheidenden Beitrag. Allein für die Digitalisierung der Eisenbahn stellt der
Bund bis 2030 ca. 8 Mrd. Euro (einschließlich zusätzlicher Mittel aus dem Ent-
lastungspaket) zur Verfügung.

Es wird zudem auf die Antwort zu den Fragen 3, 4 und 38 verwiesen.

34. Plant das Bundesministerium für Digitales und Verkehr Förderprogram-
me 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?

Bei den genannten Themenfeldern handelt es sich primär um Aktivitäten, die
im Zuständigkeitsbereich des Schienensektors liegen. Die Bundesregierung be-
teiligt sich daher am Wissenserwerb in diesen Bereichen mit Projekten des
Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung als zuständiger Ressort-
forschungseinrichtung. Eigene Förderprogramme existieren derzeit nur für den
Themenbereich Automatisierung des Schienenverkehrs .

Es wird zudem auf die Antwort zu Frage 30 verwiesen.

35. Wann findet die nächste „Zukunftskonferenz Schiene“ statt, und wer wird daran teilnehmen?

Anstelle des Begriffs „Zukunftskonferenz Schiene“ hat sich inzwischen der Begriff Schienengipfel etabliert. Das Datum für den Schienengipfel 2023 wird derzeit innerhalb des BMDV abgestimmt. Der Schienengipfel richtet sich an Vertreterinnen und Vertreter aus dem gesamten Schienensektor.

36. Wie ist der aktuelle Stand bei der Weiterentwicklung und Fortschreibung der Trassenpreisförderung?

Es ist vorgesehen, die Richtlinie zur Förderung des Schienengüterverkehrs über eine anteilige Finanzierung der genehmigten Trassenentgelte zunächst bis zum 30. November 2024 zu verlängern. Dafür läuft zurzeit die Notifizierung bei der Europäischen Kommission.

37. Wie bewertet die Bundesregierung die derzeitige Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs?

Die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr zeigt erste Erfolge. So ist der Anteil des Schienengüterverkehrs am Modal Split 2021 erstmals wieder deutlich angestiegen und betrug rund 20 Prozent. Gleichwohl ist der Schienengüterverkehr und speziell der Einzelwagenverkehr weiterhin einem starken Wettbewerbsdruck durch andere Verkehrsträger ausgesetzt.

Zudem wird auf die Antwort zu den Fragen 3, 4 und 38 verwiesen.

39. Wie will die Bundesregierung mehr Wettbewerbsfähigkeit und Qualitätsanreize im Schienenverkehr sicherstellen?

Bei der Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit sind zunächst die unterschiedlichen Marktorganisationen der einzelnen Eisenbahnmärkte zu beachten. Der Schienenpersonenfernverkehr ist in Deutschland in Übereinstimmung mit europäischem Recht ausschließlich Verkehr in wirtschaftlicher und organisatorischer Eigenverantwortung der durchführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen. Formale Hindernisse bzw. Marktzugangsbarrieren für die Einführung solcher Verkehre existieren in Deutschland nicht. Der Zugang zum deutschen Eisenbahnmarkt und damit der Netzzugang steht in- und ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen gleichermaßen und diskriminierungsfrei offen. Auf europäischer Ebene setzt sich Deutschland für den Abbau noch verbliebener Marktzugangs- und Wettbewerbshindernisse ein.

Der Bund unterstützt die Länder bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben für den ÖPNV bzw. den SPNV vielfältig in finanzieller Hinsicht, insbesondere über das Regionalisierungsgesetz und das GVFG. Die bereitgestellten Mittel wurden mehrfach erhöht und betragen in diesem Jahr mehr als 11 Mrd. Euro. Mit dem novellierten GVFG und der damit verbundenen Inkraftsetzung einer neuen Version der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung von Verkehrsweginvestitionen im ÖPNV im Jahr 2022 wurden die Förderbedingungen für Vorhaben zum Neu- und Ausbau der SPNV-Infrastruktur erheblich verbessert. Außerdem wird ab dem 1. Mai 2023 ein digitales, deutschlandweit gültiges Nahverkehrsticket („Deutschlandticket“) zum Preis von 49 Euro pro Monat im monatlich kündbaren Abonnement eingeführt, um die Attraktivität des ÖPNV deutlich zu erhöhen. Hierfür stellt der Bund jährlich 1,5 Mrd. Euro zusätzliche Regionalisierungsmittel zur Verfügung, die Länder beteiligen sich in gleicher Höhe. Darüber hinaus wird gegenwärtig ein Ausbau- und Modernisierungspakt

für einen attraktiven ÖPNV 2030 von Bund und Ländern erarbeitet. Hier soll gemeinsam über die Zukunft des ÖPNV und insbesondere dessen Finanzierung diskutiert werden. Es wird angestrebt, den Pakt im Jahr 2023 abzuschließen.

Es wird zudem auf die Antwort zu den Fragen 3, 4 und 38 verwiesen.

40. Wie hoch sind die gegenwärtigen Bundesmittel für das Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“, und plant die Bundesregierung, die Mittel zu erhöhen?

Im Bundeshaushalt 2023 sind 29,625 Mio. Euro für das Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ eingestellt. Die bisherige Finanzplanung sieht für 2024 ebenfalls 29,625 Mio. Euro sowie für 2025 und 2026 jeweils 19,625 Mio. Euro vor. Entsprechend den Beschlüssen des Koalitionsausschusses vom 28. März 2023 strebt die Bundesregierung an, die Anreize für Investitionen aus dem Sektor in die Erprobung und Markteinführung von Innovationen im Bereich Digitalisierung, Automatisierung und Fahrzeugtechnik im Schienengüterverkehr im Rahmen des Bundesprogramms „Zukunft Schienengüterverkehr“ zu verstärken.

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?

Die Bundesregierung steht einer Ausweitung des Angebots und einer Stärkung des intramodalen Wettbewerbs im Schienenpersonenfernverkehrs positiv gegenüber. Im Zuge der Arbeiten zur Absicherung der Fahrplankonzepte des Deutschlandtakts wird die Bundesregierung auch die Marktordnung im SPFV untersuchen und die Rahmenbedingungen ggf. weiterentwickeln.

Zudem wird auf die Antworten zu den Fragen 13, 16 bis 20 und 39 verwiesen.

42. Wie ist der aktuelle Umsetzungsstand beim Handlungsfeld 3.6 „Attraktivität des Bahnsektors für Investitionen stärken“ des Masterplans Schienenverkehr?

Gemäß den im Masterplan Schienenverkehr festgelegten Zuständigkeiten liegt das Handlungsfeld 3.6 maßgeblich in der Verantwortung des Sektors.

43. Wie ist der aktuelle Umsetzungsstand zur Sicherstellung von durchgehenden Tickets und Fahrgastinformationen auf deutscher und europäischer Ebene?

Die neue EU-Fahrgastrechteverordnung (Verordnung (EU) 2021/782) wird am 7. Juni 2023 in allen EU-Mitgliedstaaten wirksam. Mit Artikel 10 enthält sie im Vergleich zur bisherigen Rechtslage eine wesentliche Neuerung in Bezug auf die Verpflichtung zur Bereitstellung von Echtzeitdaten durch Infrastrukturbetreiber und Mindestreiseinformationen durch Eisenbahnverkehrsunternehmen. Ob diese Verpflichtung ausreichend ist, um die Wettbewerbssituation im Fahrkartenvertrieb tatsächlich zu verbessern, wird sich in der Rechtsanwendung zeigen. Tatsächlich bildet sich hier ein Paradigmenwechsel in Bezug auf die Datenbereitstellung ab, der auch im Kontext mit anderen diesbezüglichen Initiativen gesehen werden muss. Zu nennen ist insbesondere die Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 zur Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinfor-

mationsdienste. Weitere Initiativen wie beispielsweise ein nationales Mobilitätsdatengesetz werden derzeit auch verkehrsträgerübergreifend diskutiert. Ergänzend hinaus gibt es zahlreiche Initiativen und Kooperationen auf unternehmerischer Ebene.

In Bezug auf Durchgangsfahrkarten bietet Artikel 12 der Verordnung (EU) 2021/782 eine wichtige Neuerung. So ist vorgesehen, dass in den Fällen, in denen Schienenpersonenverkehrsdienste des Fernverkehrs und des Regionalverkehrs von einem einzigen Eisenbahnunternehmen betrieben werden, dieses Unternehmen für diese Dienste Durchgangsfahrkarten anbieten muss. Bei anderen Schienenpersonenverkehrsdiensten unternehmen Eisenbahnunternehmen alle zumutbaren Anstrengungen, um Durchgangsfahrkarten anzubieten, und arbeiten zu diesem Zweck zusammen.

Im Übrigen stehen dem Fahrgast weitgehende Informationsrechte zu.

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 marktbeherrschende Stellung der DB AG weiter ausbauen könnte (vgl. background.tagesspiegel.de/mobilitaet/wettbewerbsbahnen-warnen-deutsche-bahn-staerkt-unbemerkt-marktmacht)?

Die DB AG ist gemäß gesetzlicher Vorgabe (Grundgesetz, DB Gründungsgesetz) ein Wirtschaftsunternehmen. Originärer Bestandteil der Tätigkeit eines Wirtschaftsunternehmens ist es, im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben seine eigenen Leistungen auch nach eigenem Ermessen zu vertreiben.

Im Zuge einer organisatorischen Neustrukturierung wird das Ressort Vertrieb Fernverkehr aus der DB Vertrieb GmbH herausgelöst und auf die DB Fernverkehr AG in den Bereich Marketing übertragen werden, um in der eigenwirtschaftlichen DB Fernverkehr AG noch effizientere Abläufe und Strukturen sowie schnellere Entscheidungsprozesse sicherzustellen. So können unter anderem neue digitale Services und Funktionen für Fahrgäste schneller zur Marktreife gebracht und eingeführt werden.

Ein fairer Wettbewerb in allen Bereichen wird durch Regelungen des allgemeinen Wettbewerbsrechts gewährleistet. Deren Anwendung wird durch das Bundeskartellamt überwacht.

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?

Die Fragen 45 und 46 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemäß den im Masterplan Schienenverkehr festgelegten Zuständigkeiten liegt das Handlungsfeld 4.1 maßgeblich in der Verantwortung des Sektors sowie bei der DB AG.

Bei der Handlungsempfehlung 4.1.1 „Reduzierung der Lärmbelastung bei Baumaßnahmen“ hat der Bund darüber hinaus über das Umweltbundesamt (UBA) das Forschungsvorhaben „Ermittlung, Beurteilung und Minderung von Geräuschemissionen typischer Baumaschinen und -verfahren zur allgemeinen För-

derung des lärmarmen Baubetriebs“ mit Laufzeit bis Ende 2023 beauftragt. Das Vorhaben soll einen Überblick über Bauvorgänge und Baumaschinen geben, die beim Abbruch, Tief- und Hochbau eingesetzt werden. Die Ergebnisse sollen in einer Art „Baulärmkatalog“ zusammengefasst werden, der einen lärmarmen Baubetrieb bereits bei der Planung von Baustellen und auch bei der Umsetzung ermöglichen soll. Zudem sollen in dem Vorhaben erstellte Mustertexte die Vergabe von lärmarmen Bauvorhaben erleichtern.

Bei der Handlungsempfehlung 4.1.2 „Reduzierung der Lärmemission während der Abstellung und Bereitstellung“ hatte der Bund mit der Förderrichtlinie „TSI Noise +“ eine Möglichkeit eröffnet, einen Zuschuss für weiterführende Lärmreduzierungen an Fahrzeugen zu erhalten. Diese Förderung wurde kaum genutzt und lief Ende 2021 aus.

Die Handlungsempfehlung 4.1.3 „Nutzung von Schnellfahrstrecken durch den Schienengüterverkehr in Nachtlagen“ liegt in der Zuständigkeit der DB AG.

Auf den Schnellfahrstrecken (SFS) Hannover – Würzburg, Stuttgart – Mannheim, Hannover – Berlin, Hamburg – Berlin und Erfurt – Unterleiterbach ist Schienengüterverkehr nach Auskunft der DB AG in der Nacht möglich, auf den SFS Hannover – Berlin, Hamburg – Berlin ist auch tagsüber Schienengüterverkehr möglich und wird auch genutzt.

Auf den SFS Hannover – Würzburg, Stuttgart – Mannheim, Hannover – Berlin und Hamburg – Berlin verkehren regelmäßig und in relevantem Umfang Züge des Schienengüterverkehrs in der Nacht. Auf den SFS Hannover – Würzburg und Stuttgart – Mannheim ist zu beachten, dass die Tunnel zweigleisig ausgebaut sind und sich Züge des Schienengüter- und Schienenpersonenverkehrs in den Tunneln nicht begegnen dürfen.

Für Verkehre auf der SFS Erfurt – Unterleiterbach gibt es aktuell eine erste Nachfrage im Schienengüterverkehr. Hierfür wurden individuelle Lösungen zur Durchführung der Züge gefunden. Bislang ist der Verkehr (Probe-/Regelverkehre) aufgrund fehlender Voraussetzungen auf dem Triebfahrzeug noch nicht aufgenommen worden.

Die Ausweitung auf weitere SFS ist nur nach aufwändigen technischen und betrieblichen Machbarkeitsprüfungen und der Anpassung von Inbetriebnahme-Genehmigungen möglich und kurzfristig nicht geplant.

Die SFS Köln–Rhein/Main ist für die Aufnahme von Schienengüterverkehr nicht geeignet.

47. Wurden die Lärmsanierungstitel seit Vorstellung des Masterplans Schienenverkehr erhöht, und wenn ja, wie hoch sind die Mittel aktuell, und wie ist der Mittelabfluss?

Im Jahr des Inkrafttretens des Masterplans Schienenverkehr im Jahr 2020 betrug die Höhe der bereitgestellten Mittel im Lärmsanierungstitel 1202 89105 139 Mio. Euro.

Die Mittelbereitstellung und der Mittelabfluss (teilweise unter Nutzung von Ausgaberesten) im Lärmsanierungstitel 2020 ff. stellt sich wie folgt dar.

| Jahr | Mittelbereitstellung gemäß Haushaltsgesetz und Finanzplan (in Mio. Euro) | Mittelabfluss (unter Nutzung von Ausgaberesten) (in Mio. Euro) |
|------|--|--|
| 2020 | 139 | 190,465 |
| 2021 | 139 | 180,516 |
| 2022 | 185 | 129,943 |
| 2023 | 175 | - |
| 2024 | 185 | - |
| 2025 | 185 | - |
| 2026 | 185 | - |

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?

Nach Auskunft der DB AG wird das Personalmarketing, die Personalstrategie, das operative Recruiting und die DB Zeitarbeit zentral durch eine Personalgewinnungsorganisation für den gesamten DB-Konzern gesteuert. Im letzten Jahr erfolgten über 28 000 Einstellungen im Konzern.

Mit dem Ziel, auch 2023 über 25 000 neue Mitarbeitende einzustellen, ist im Januar die Arbeitgeberkampagne „Was ist dir wichtig?“ gestartet.

Nach Auskunft der DB AG ist die Personalgewinnung deutschlandweit an 19 Standorten vertreten und nach Zielgruppen aufgestellt. Der Bewerbungsprozess ist innovativ gestaltet. Als Beispiel dafür führt die DB AG die Möglichkeit an, sich mit nur wenigen Klicks per Chatbot zu bewerben, an. Über 50 Prozent aller Chatbot-Bewerbungen stammen dabei von Fachkräften.

Darüber hinaus hat die DB AG eine eigene Diversity-Recruiting-Strategie aufgesetzt und rekrutiert auch über Ländergrenzen hinweg. Ferner beschäftigt sich das sogenannte Lab „Berufe der Zukunft“ mithilfe einer eigens entwickelten Methode damit, wie sich Bahnberufsbilder und ihre Anforderungen unter Berücksichtigung neuer Technologien und der Digitalisierung zukünftig entwickeln werden.

Von der Berufsvorbereitung über die duale Berufsausbildung und das duale Studium bis hin zu Quer- und Direkteinstiegswegen für Berufserfahrene ist das Angebot zur Weiterentwicklung vielfältig. Insbesondere Quereinsteigenden, die eine hohe Weiterbildungsbereitschaft mitbringen, bietet die DB AG attraktive Rahmenbedingungen z. B. durch DB Training. Die notwendigen Qualifikationen zur Ausübung einer Tätigkeit werden über fundierte Ausbildungen vermittelt, bei denen zeitgemäße Methodik und Didaktik sowie modernste Technologien zum Einsatz kommen. Zudem führt die DB AG an, dass sie individuelle Entwicklungsperspektiven aufzeigt und strukturell die Fort- und Weiterbildung ihrer Mitarbeitenden unterstützt und das über das Erwerbsleben hinweg. Neben passgenauen Entwicklungsmöglichkeiten in den eisenbahnspezifischen Fachkräftelaufbahnen stärkt sie auch die Durchlässigkeit zur akademischen Qualifizierung beispielsweise durch die DB University. Diese richtet ihr Angebot unter anderem an Fachkräfte ohne Abitur, die ihre Berufserfahrung zur Erlangung eines Bachelor-Abschlusses anerkennen lassen können.

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?

Das Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes wird nach dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ausgebaut. Die Neu- und Ausbauten des Bedarfsplans sind in der Anlage zu § 1 BSWAG enthalten.

