

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Aktueller Stand zur Umsetzung des Masterplan Schienenverkehr (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/6944)

Mit der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/6432 hatten sich die Fragesteller nach dem Umsetzungsstand des Masterplans Infrastruktur erkundigt. Die Antworten der Bundesregierung lassen aus Sicht der Fragesteller keine umfassende Bewertung des Umsetzungsstandes zu, da die Antworten der Bundesregierung nach Auffassung der Fragesteller zu unbestimmt sind und teilweise unzureichend beantwortet wurden (Bundestagsdrucksache 20/6944).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche konkreten Maßnahmen „in allen Segmenten des Eisenbahnmarkts in Deutschland“ wurden von der Bundesregierung konkret unternommen, um die Wachstumsziele im Personenverkehr zu erreichen (vgl. Antwort zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 20/6944)?
2. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung mit Blick auf die ambitionierten Ziele der Fahrgastverdopplung bis 2030 aus der Aussage des Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn 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/mobiltaet/von-unseren-eigenen-anspruchensind-wir-weit-entfernt/](https://www.tagesspiegel.de/mobiltaet/von-unseren-eigenen-anspruchensind-wir-weit-entfernt/))?

Teilt die Bundesregierung diese Meinung, und wenn nein, warum nicht (vgl. Antwort zu Frage 2 auf Bundestagsdrucksache 20/6944)?

3. Welche Hochleistungskorridore wurden für eine Generalsanierung bestimmt (über die Strecken Hamburg – Berlin und Emmerich – Oberhausen hinaus) (vgl. Antwort zu Frage 2 auf Bundestagsdrucksache 20/6944)?
4. In welcher Reihenfolge sollen die einzelnen Korridore saniert werden (bitte Streckenlänge, Datum und Zeitraum angeben)?
5. Wie soll die Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs konkret verbessert werden (vgl. Antworten zu den Fragen 3, 4 und 38 auf Bundestagsdrucksache 20/6944)?
 - a) Welche Maßnahmen wurden von der Bundesregierung in der 20. Legislaturperiode beschlossen?
 - b) Welche Maßnahmen wurden von der Bundesregierung in der 20. Legislaturperiode bereits umgesetzt?

6. Will die Bundesregierung den Einzelwagenverkehr in den nächsten Jahren noch stärker finanziell unterstützen, und wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung das laufende Beihilfeverfahren gegen Deutschland durch die EU-Kommission aufgrund der deutschen Unterstützungen für die DB Cargo (vgl. Antwort zu Frage 5 auf Bundestagsdrucksache 20/6944 und vgl. germany.representation.ec.europa.eu/news/kommission-leitet-eingehende-pruefung-der-deutschen-unterstuetzungsmassnahmen-fur-db-cargo-ein-2022-01-31_de)?
7. Welche kapazitätssteigernden Maßnahmen sollen parallel zu einer Kernsanierung erfolgen (vgl. Antwort zu Frage 6 auf Bundestagsdrucksache 20/6944)?

Inwiefern tragen die angestrebte weitgehende Baufreiheit nach einer Kernsanierung und die kapazitätssteigernden Maßnahmen konkret zum Erreichen der Wachstumsziele im Personen- und Güterverkehr bei (vgl. Antwort zu Frage 6 auf Bundestagsdrucksache 20/6944)?
8. Wann bzw. wie lange vor Beginn der Sanierung wird die DB AG Konzepte für Umleitungsstrecken während der Korridorsanierungen mitteilen, um die Planbarkeit für den Schienengüterverkehr und Schienenpersonenverkehr zu ermöglichen (vgl. Antworten zu den Fragen 7 und 8 auf Bundestagsdrucksache 20/6944)?
9. Werden die Streckensperrungen eine hohe Verlagerung des Schienengüterverkehrs auf die Straße zur Folge haben, und wenn nein, warum nicht (vgl. Antwort zu Frage 7 auf Bundestagsdrucksache 20/6944)?
10. Hält die Bundesregierung eine Priorisierung der Kernsanierung gegenüber dem Ausbau der Schieneninfrastruktur für notwendig (vgl. Antwort zu Frage 9 auf Bundestagsdrucksache 20/6944)?
11. Welche ersten kleineren und mittleren Maßnahmen zur Finanzierung der Umsetzung eines Halbstundentakts auf verschiedenen Hauptachsen wurden von der Bundesregierung bereits vereinbart (vgl. Antworten zu den Fragen 11 und 12 auf Bundestagsdrucksache 20/6944)?
12. Welche Möglichkeiten zur Absicherung der Fahrplankonzepte im Deutschlandtakt wird die Bundesregierung im Rahmen ihrer „Deutschlandtakt-Agenda“ „aufzeigen“ (vgl. Antwort zu Frage 13 auf Bundestagsdrucksache 20/6944)?
13. Welche „leistungsfähigen Güterverkehrskorridore“ sollen ab Mitte der 2020er-Jahre konkret ermöglicht werden (vgl. Antwort zu Frage 14 auf Bundestagsdrucksache 20/6944)?
14. Welche konkreten kurz- und mittelfristigen Maßnahmen wurden bereits umgesetzt, um schnelle Entlastungseffekte zu erzielen (vgl. Antwort zu Frage 15 auf Bundestagsdrucksache 20/6944)?
15. Wann werden die „Eckpunkte für die Neuausrichtung der etappenweisen Umsetzung des Deutschlandtakts“ vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) vorgelegt (vgl. Antworten zu den Fragen 16 bis 20 auf Bundestagsdrucksache 20/6944)?
16. Was versteht das BMDV konkret unter „Kommunikation und Dialog mit Politik, Branche und Öffentlichkeit“ (vgl. Antworten zu den Fragen 16 bis 20 auf Bundestagsdrucksache 20/6944)?
17. Welche „Möglichkeiten zur Absicherung der Fahrplankonzepte im Deutschlandtakt“ bestehen aus Sicht des BMDV (vgl. Antworten zu den Fragen 16 bis 20 auf Bundestagsdrucksache 20/6944)?

18. Was versteht das BMDV unter einem „Monitoring für das Gesamtkonzept Deutschlandtakt“ (vgl. Antworten zu den Fragen 16 bis 20 auf Bundestagsdrucksache 20/6944)?
19. Inwiefern soll durch die Ausrichtung der DB AG am Gemeinwohl die Umsetzung der klima- und verkehrspolitischen Ziele der Bundesregierung mehr Gewicht bekommen als bisher (vgl. Antwort zu Frage 25 auf Bundestagsdrucksache 20/6944)?
20. Konnte die Bundesregierung bereits ausreichend viele gesamtwirtschaftlich tragfähige Elektrifizierungsmaßnahmen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) identifizieren, um das Ziel, 75 Prozent der Strecken mit einer Oberleitung zu elektrifizieren, bis zum Jahr 2030 erreichen zu können (vgl. Antwort zu Frage 28 auf Bundestagsdrucksache 20/6944)?
21. Plant die Bundesregierung den Verzicht von NKV (Nutzen-Kosten-Verhältnis)-Untersuchungen und Einzelfallprüfungen bei Elektrifizierungsmaßnahmen im Bestandsnetz, und wenn nein, warum nicht (vgl. Antwort zu Frage 28 auf Bundestagsdrucksache 20/6944)?
22. Liegt die Hauptverantwortung für die aktuelle langsam voranschreitende Elektrifizierung im SPNV laut der Bundesregierung bei den Ländern (vgl. Antwort zu Frage 28 auf Bundestagsdrucksache 20/6944)?
23. Bis wann wird die Bundesregierung die notwendige „Ausfinanzierung der im parlamentarischen Verfahren zugestandenen zusätzlichen Verpflichtungsermächtigungen“ sicherstellen (vgl. Antwort zu Frage 31 auf Bundestagsdrucksache 20/6944)?
24. Wie bewertet die Bundesregierung die derzeitige Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs (vgl. Antwort zu Frage 37 auf Bundestagsdrucksache 20/6944)?
25. Welche eigenen Erkenntnisse liegen der Bundesregierung zum aktuellen Umsetzungsstand beim Handlungsfeld 3.6 „Attraktivität des Bahnsektors für Investitionen stärken“ des Masterplan Schienenverkehr vor (vgl. Antwort zu Frage 42 auf Bundestagsdrucksache 20/6944)?
26. Welche eigenen Erkenntnisse liegen der Bundesregierung zum aktuellen Umsetzungsstand beim Handlungsfeld 4.1 „Reduzierung der Lärmbelastung“ des Masterplan Schienenverkehr vor (vgl. Antwort zu Frage 45 auf Bundestagsdrucksache 20/6944)?

Berlin, den 9. Juni 2023

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

