

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/7272 –

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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).

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)?

Mit dem Ausbau der Eisenbahninfrastruktur im Sinne der Gesamtstrategie Deutschlandtakt werden die Grundlagen für ein leistungsfähiges und zuverlässiges Schienennetz der Zukunft gelegt. Nur mit mehr Kapazitäten, der nachhaltigen Beseitigung von Engpässen und einer zielgerichteten Beschleunigung von Strecken können Angebotsverbesserungen und somit Wachstum auf der Schiene umgesetzt werden. Dabei steht die Bundesregierung einer Ausweitung des Angebots von Schienenpersonenfernverkehren (SPFV) positiv gegenüber. Die nächste große Etappe des Deutschlandtakts startet mit der Neuausrichtung des Knotens Stuttgart ab Ende 2025. Im Rahmen dieser Etappe sollen u. a. Fernzüge alle 30 Minuten die deutschen Metropolen wie Berlin, Hamburg, Frankfurt, Köln, Stuttgart verbinden.

Als Eingangstor und somit als erster Berührungspunkt zur Eisenbahn stehen Verkehrsstationen und Empfangsgebäude ebenfalls im Fokus der Bundesregierung. Im Rahmen des derzeit laufenden „1000 Bahnhöfe-Programm“ werden bis 2030 rd. 1 Mrd. Euro zur Herstellung der Barrierefreiheit sowie zur Attraktivitätssteigerung von Bahnhöfen bereitgestellt. Die Bahnhöfe sollen zukünftig

im Kontext der Schaffung der gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte nachhaltig weiterentwickelt werden. Dazu wird derzeit ein entsprechendes Zielbild entwickelt.

Mit dem TEE 2.0-Konzept der Bundesregierung werden den Eisenbahnunternehmen seit 2020 wesentliche Impulse für neue und hochwertige internationale, eigenwirtschaftliche SPFV sowohl im Tages- und Hochgeschwindigkeitsverkehr als auch im Nachtverkehr gegeben. Das Entstehen neuer Angebote verschiedener Eisenbahnunternehmen in den letzten Jahren, u. a. eine Nachtzugverbindung Berlin – Stockholm und eine Nachtzugverbindung Berlin – Brüssel, zeigt den Erfolg dieses Ansatzes. Zudem gibt es bereits weitere Ankündigungen von Eisenbahnunternehmen für neue eigenwirtschaftliche Direktverkehre zwischen Paris und Berlin voraussichtlich ab 2024 und auch zu einer Verlängerung bestehender Nachtzugangebote über Berlin hinaus nach Prag.

Wichtig für das Entstehen und den Erfolg internationaler SPFV ist dabei, in Europa kontinuierlich Marktzugangs- und Wettbewerbshindernisse abzubauen. Auf europäischer Ebene setzt sich die Bundesregierung intensiv für dieses Ziel ein, z. B. im Rahmen der Plattform für den internationalen SPFV.

Die Zuständigkeit für Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) liegt bei den Ländern und Kommunen bzw. den von ihnen benannten Aufgabenträgern. Der Bund unterstützt die Länder bei Wahrnehmung ihrer Aufgaben vielfältig in finanzieller Hinsicht, insbesondere über das Regionalisierungsgesetz und Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG).

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

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

Die zur Sanierung und Modernisierung des Schienennetzes erforderlichen Baumaßnahmen stellen eine besondere Herausforderung dar. Angesichts der bis zum Jahr 2030 vorgesehenen Generalsanierung der Hochleistungskorridore ist ein kapazitätsschonendes Bauen sowie der vorlaufende Ausbau und die Ertüchtigung von Umfahungsstrecken erforderlich, so dass trotz der Nutzungseinschränkungen der Infrastruktur ein für die Kundenzufriedenheit entscheidendes hohes Maß an Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Betriebs zu erreichen ist. Die Bauarbeiten für die Hochleistungskorridore sind gut planbar.

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)?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 der Kleinen Anfrage der Fraktion der CDU/CSU auf Bundestagsdrucksache 20/6922 verwiesen. In

welcher Reihenfolge diese Abschnitte saniert werden, ist derzeit noch in Prüfung.

5. Wie soll die Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs konkret verbessert werden (vgl. Antworten zu den Fragen 3, 4 und 38 auf Bundestagsdrucksache 20/6944)?

Ein leistungsstarker, zukunftsfähiger Schienengüterverkehr (SGV) ist die tragende Säule für ein nachhaltiges, klimafreundliches und leistungsfähiges Verkehrssystem der Zukunft.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) treibt die umfassende Modernisierung des SGV konsequent voran. Bereits 2017 hat die Bundesregierung zusammen mit dem SGV-Sektor den „Masterplan Schienengüterverkehr“ mit 66 Maßnahmen in zehn Handlungsfeldern auf den Weg gebracht, um den SGV-Anteil am Modal Split deutlich zu steigern. Der Masterplan wird seitdem gemeinsam mit dem Sektor umgesetzt und fortentwickelt. Aktuelle Schwerpunkte bilden dabei die Handlungsfelder Bereitstellung einer leistungsfähigen Infrastruktur und des Zugangs zum Netz, Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit sowie Modernisierung vor allem über Innovationsförderung. Unter anderem wurden Förderprogramme zur Reduzierung der Trassen- und Anlagenpreise im Schienengüterverkehr sowie das Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr auf den Weg gebracht.

Von wesentlicher Bedeutung für mehr Leistungsfähigkeit auch im SGV ist das vom Koalitionsausschuss am 28. März 2023 beschlossene Modernisierungspaket für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung. Mit den darin für die Modernisierung und Erweiterung des Schienennetzes sowie zur Stärkung des SGV vorgesehenen Maßnahmen und Mitteln für die kommenden Jahre bekennt sich die Bundesregierung klar zum Verkehrsträger Schiene.

- a) Welche Maßnahmen wurden von der Bundesregierung in der 20. Legislaturperiode beschlossen?

Im Einzelnen wurde in der 20. Legislaturperiode beschlossen:

- Die Fortführung der Umsetzung des Masterplans SGV wurde vom Runden Tisch SGV Ende Juni 2022 beschlossen. Danach werden unter anderem die bestehenden Förderprogramme zur Unterstützung des SGV umgesetzt und weiterentwickelt.
- Anfang Mai 2023 hat das Bundeskabinett die Eckpunkte der Beschleunigungskommission Schiene beschlossen, die u. a. mit planungsbeschleunigenden und kapazitätserhöhenden Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des SGV beitragen werden.
- Mit dem Bundeshalt 2023 wurde die Förderung des Einzelwagenverkehrs beschlossen. Das BMDV erarbeitet derzeit die Förderrichtlinie, um den Einzelwagenverkehr zu stärken.

- b) Welche Maßnahmen wurden von der Bundesregierung in der 20. Legislaturperiode bereits umgesetzt?

Im Einzelnen wurde in der 20. Legislaturperiode umgesetzt:

- Seit Juni 2022 wurden zwei ordentliche Sitzungen des Runden Tisches SGV sowie mehrere Sitzungen der Arbeitsgruppe Umsetzung Masterplan SGV durchgeführt. Zudem wurde die Unterarbeitsgruppe Automatisierung und Digitalisierung zur Erarbeitung einer Strategie zur stärkeren Automatisierung und Digitalisierung des SGV eingerichtet.

- Die Förderung des Kombinierten Verkehrs wurde mit der Richtlinie zur Förderung von Investitionen in Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs vom 23. November 2022 fortentwickelt.
- Mit der am 15. Februar 2023 im Bundesanzeiger veröffentlichten Änderung der Förderrichtlinie des Bundesprogramms Zukunft Schienengüterverkehr werden zusätzliche innovative Förderprojekte bis zum aktuellen Programmende im Dezember 2024 ermöglicht. Zudem wurde Anfang Mai 2023 die Evaluierung des Bundesprogramms gestartet, um rechtzeitig über eine mögliche Fortführung des Programms entscheiden zu können.
- Das Gesetz zur Einführung einer Strompreisbremse beinhaltet ein gesondert geregeltes Entlastungsregime für Schienenbahnen auf Grundlage der Eisenbahnleitlinien, das die EVU seit März 2023 entlastet.
- Zudem hat das BMDV die Trassenpreisförderung im SGV über den 30. Juni 2023 hinaus zunächst bis zum 30. November 2024 verlängert. Das Notifizierungsverfahren bei der EU-Kommission wurde Anfang Juni 2023 erfolgreich abgeschlossen, die Veröffentlichung im Bundesanzeiger erfolgt zum 30. Juni 2023.

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-fuer-db-cargo-ein-2022-01-31_de) ?

DB Cargo ist ein wirtschaftlich eigenständiges Unternehmen. Es ist daher zunächst einmal die Aufgabe des Unternehmens, für die Wirtschaftlichkeit der Unternehmensaktivitäten Sorge zu tragen. Das BMDV unterstützt den Einzelwagenverkehr bereits seit 2020 über die Anlagenpreisförderung und setzt sich darüber hinaus für eine verstärkte Entlastung des Einzelwagenverkehrs über die geplante Betriebskostenförderung ein. Die EU-Kommission hat gegenüber der Bundesrepublik Deutschland ein Hauptprüfverfahren eröffnet und prüft darin u. a., ob die Übernahme der Verluste der DB Cargo durch die DB AG eine Beihilfe darstellt. Da dieses Verfahren noch nicht abgeschlossen ist, kann sich die Bundesregierung derzeit nicht näher dazu äußern. Die Bundesregierung sieht in der Verlustübernahme durch die DB AG keine Beihilfe.

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)?

Bei einzelnen Streckenabschnitten werden die parallel in Planung befindlichen Aus- und Neubauvorhaben weiter vorangetrieben. Zu kapazitätssteigernden Maßnahmen gehören beispielsweise die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik oder die Schaffung neuer Überholgleise und Überleitstelle. Die angestrebte weitgehende Baufreiheit nach einer Kernsanierung und die kapazitäts- und geschwindigkeitssteigernden Maßnahmen tragen zum Erreichen der Wachstumsziele im Personen- und Güterverkehr bei. Da Streckenabschnitte

nach einer Sanierung ein geringeres Störgeschehen aufweisen, wird die Anzahl der ungeplanten Nutzungseinschränkungen sinken und die Zuverlässigkeit steigen.

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)?

Da die Korridorabschnitte bereits auch in der Vergangenheit gesperrt wurden, sind den Verkehrsunternehmen die maßgeblichen Umleiterstrecken in der Regel bekannt. Darüber hinaus ist die DB AG nach dem Beschluss der Europäischen Kommission 2017/2075 verpflichtet, längere Streckensperrungen mindestens zwei Jahre vorher zu kommunizieren. Für die Korridorsanierungen 2025 ist die DB AG bereits in Erarbeitung und Abstimmung entsprechender Konzepte mit den Betroffenen.

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)?

Der SGV wird während der Korridorsanierungen über Umleiterstrecken geführt.

10. Hält die Bundesregierung eine Priorisierung der Kernsanierung gegenüber dem Ausbau der Schieneninfrastruktur für notwendig (vgl. Antwort zu Frage 9 auf Bundestagsdrucksache 20/6944)?

Bei der Reihung der zu sanierenden Korridorabschnitte wird darauf geachtet, dass die Sanierungen nicht zu Verschiebungen oder Verzögerungen bei Neu- und Ausbaumaßnahmen führen.

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)?

Mit Abschluss der Sammelvereinbarung 65/2022 wurde mit der DB Netz AG die Umsetzung von drei Maßnahmen vereinbart. Dabei wurden die im Bundeshaushalt 2022 in Kapitel 1202 Titel 891 10 anteilig für den Halbstundentakt verfügbaren Mitteln aus dem Klimaschutzprogramm 2030 berücksichtigt.

- Bahnhof Nersingen: Beseitigung des höhengleichen Bahnsteigzugangs zur Anpassung der heutigen Trassenlage des Nahverkehrs (NV)-Trassenlage an die im Halbstundentakt vorgesehene Fernverkehrs (FV)-fahrlage.
- Bahnhof Hagenow Land: Herstellung einer Zweigleisigkeit für die Relation Hamburg – Schwerin.
- Bad Cannstatt: Z zusätzliche Weichenverbindung zur Anbindung weiterer Bahnsteiggleise in Richtung Waiblingen.

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)?
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)?

Die Fragen 12 und 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zukunftsfragen zum Deutschlandtakt im Zusammenhang mit der flächen-deckenden Absicherung der mit dem Deutschlandtakt vorgesehenen Fahrplankonzepte sollen im Rahmen einer Studie ergebnisoffen dargestellt werden. Die Ausschreibung der Studie wird derzeit durch das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung vorbereitet.

13. Welche „leistungsfähigen Güterverkehrskorridore“ sollen ab Mitte der 2020er-Jahre konkret ermöglicht werden (vgl. Antwort zu Frage 14 auf Bundestagsdrucksache 20/6944)?

Mit sukzessiver Fertigstellung der für den Deutschlandtakt notwendigen Infrastrukturmaßnahmen werden auch für den SGV Angebotsverbesserungen schrittweise spürbar, beispielsweise entlang der Strecke Uelzen – Halle (Ostkorridor Nord) oder Hamburg – Kopenhagen. Das Potentialkonzept mit den entsprechenden Korridoren für die zweite Etappe 2026 bis 2030 kann dem folgenden Link entnommen werden: bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/schienenegipfel-broschuere-2022-pm-71.pdf?__blob=publicationFile.

14. Welche konkreten kurz- und mittelfristigen Maßnahmen wurden bereits umgesetzt, um schnelle Entlastungseffekte zu erzielen (vgl. Antwort zu Frage 15 auf Bundestagsdrucksache 20/6944)?

Mit der baulichen Umsetzung von zwei der insgesamt 86 kleinen und mittleren Maßnahmen des Programms zur schnellen Kapazitätserweiterung auf überlasteten Schienenwegen wurde nach Abschluss der entsprechenden Finanzierungsvereinbarung im Jahr 2022 begonnen. Dabei handelt es sich um den Neubau einer Überleitstelle (Weichentrapez) bei Karlstadt und eine zusätzliche Blockteilung im Gegengleis zwischen Retzbach-Zellingen und Karlstadt auf der Strecke Würzburg – Aschaffenburg. Die Inbetriebnahme dieser Maßnahmen soll im November 2023 erfolgen.

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)?

Die Eckpunkte zur Neuausrichtung der etappenweisen Umsetzung des Deutschlandtakts liegen vor. Diese wurden gemeinsam mit den Ländern und der Branche erarbeitet und finden Eingang in das geplante Forschungsvorhaben des BMDV zur Entwicklung des „Strategischen Umsetzungsplans Deutschlandtakt“. Die Ausschreibung des Forschungsvorhabens wird derzeit durch das BMDV vorbereitet. Konkrete Ausbauschritte einschließlich der jeweils in einer Etappe vorhandenen Kapazitäten sollen Anfang 2025 vorliegen.

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)?

Die Öffentlichkeitsarbeit zum Deutschlandtakt hat das Ziel, den Deutschlandtakt als Gesamtstrategie für die Schiene der Zukunft zu erklären, seinen (regionalen) Nutzen darzustellen und die für den Deutschlandtakt notwendigen Vorhaben in das Gesamtkonzept einzuordnen. Die Adressaten sind insbesondere die Politik, Stakeholder im Eisenbahnsektor und die interessierte Öffentlichkeit.

18. Was versteht das BMDV unter einem „Monitoring für das Gesamtkonzept Deutschlandtakt“ (vgl. Antworten zu den Fragen 16 bis 20 auf Bundestagsdrucksache 20/6944)?

Das BMDV wird mit der Stabsstelle Deutschlandtakt die Arbeitsfortschritte zur weiteren Umsetzung und Konkretisierung des Deutschlandtakts im Hinblick auf Infrastruktur, Angebot und Betrieb fortlaufend begleiten, insbesondere im Zusammenhang zur aufgestellten Deutschlandtakt-Agenda.

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)?

Die neue Infrastrukturgesellschaft soll nicht nur an (betriebs-) wirtschaftlicher Gewinnorientierung ausgerichtet werden, sondern auch am Gemeinwohl. Dies bedeutet, dass gesamtgesellschaftliche verkehrliche Interessen stärker gewichtet werden können.

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)?
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)?

Die Fragen 20 und 22 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Zuständigkeit für den SPNV liegt bei den Ländern. Inwiefern eine Elektrifizierungsmaßnahme für eine Angebotserweiterung des SPNV sinnvoll ist, ist entsprechend vom zuständigen Land zu prüfen. Der Bund unterstützt die Länder bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben u. a. über die Möglichkeit anteiliger Bundesfinanzhilfen bei der Elektrifizierung von Schienenstrecken des SPNV. Ergänzend wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

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)?

Für Zuwendungen des Bundes ist gemäß § 7 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) grundsätzlich der Nachweis der Wirtschaftlichkeit zu erbringen. Unabhängig davon sind nach den § 6 und 23 BHO immer die Notwendigkeit und das Bundesinteresse nachzuweisen. Dies erfolgt in der Regel über das Bundeschienenwegeausbaugesetz (BSWAG).

Nach § 3 Absatz 1 Satz 2 BSWAG gehören Maßnahmen zur Elektrifizierung an bestehenden Schienenstrecken der Eisenbahnen des Bundes zu den Ausbaumaßnahmen. Demnach sind diese Ausbaumaßnahmen im Regelfall nach den Bestimmungen der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) zu bewerten. Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit wird bei Vorhaben der Bundesverkehrsplanung auf Grundlage der geltenden BVWP-Methodik im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung vor dem Hintergrund der geltenden Verkehrsprognose geführt. Damit können verkehrliche Nutzen inklusive externer Umwelteffekte berücksichtigt werden.

Darüber hinaus prüft das BMDV derzeit auf Basis der Empfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene Maßnahmen für eine schnellere Elektrifizierung weiterer Teile des Schienennetzes, um die Resilienz, Klimafreundlichkeit und Wirtschaftlichkeit des Schienenverkehrs zu erhöhen. Hierzu gehören auch Vereinfachungen im Bewertungsverfahren, wie Bündelbewertungen oder die Feststellung der Wirtschaftlichkeit ohne die Ermittlung eines detaillierten Nutzen-Kosten-Verhältnisses für jedes Einzelvorhaben.

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)?

Über die Ausfinanzierung der im parlamentarischen Verfahren zugestandenen zusätzlichen Verpflichtungsermächtigungen entscheidet die Bundesregierung im Rahmen des Haushaltsaufstellungsverfahrens.

24. Wie bewertet die Bundesregierung die derzeitige Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs (vgl. Antwort zu Frage 37 auf Bundestagsdrucksache 20/6944)?

Der SGV steht in Deutschland weiter vor großen Herausforderungen. Diese sind u. a. gekennzeichnet durch starke Konkurrenz zum Straßengüterverkehr verbunden mit hohem Preisdruck, hoher Kostenbelastung und daraus folgend nur geringen finanziellen Spielräumen für notwendige Innovationen und Investitionen insb. bei Digitalisierung und Automatisierung.

Die Bundesregierung setzt sich mit einem Bündel verschiedener Maßnahmen für einen wettbewerbsfähigen SGV ein. Für Einzelheiten wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

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)?

Der Bundesregierung liegen keine über die Antwort der Bundesregierung zu Frage 42 der Kleinen Anfrage der Fraktion der CDU/CSU auf Bundestagsdrucksache 20/6944 hinausgehenden eigenen Erkenntnisse vor.

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)?

Der Bundesregierung liegen keine über die Antwort der Bundesregierung zu Frage 45 der Kleinen Anfrage der Fraktion der CDU/CSU auf Bundestagsdrucksache 20/6944 hinausgehenden eigenen Erkenntnisse vor.

