

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Generalsanierung des Schienen-Hochleistungsnetzes ab 2024

Die Vorbereitung der Generalsanierung des Schienen-Hochleistungsnetzes schreitet rund ein Jahr vor der ersten Komplettsperrung (fünf Monate lang, auf der Strecke zwischen Mannheim und Frankfurt) nach Angaben der Deutschen Bahn AG (DB AG) und des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) voran (vgl. https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrale_uebersicht/Der-Weg-zum-Hochleistungsnetz-DB-geht-mit-Vorschlag-fuer-Sanierungsplan-in-weitere-Gespraech-mit-dem-Bund-10315820 und <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/generalsanierung-fuer-die-schiene.html>). Nicht nur die Korridorsanierung der sogenannten Riedbahn, sondern auch die Generalsanierung aller weiteren 41 geplanten Streckenabschnitte bis 2030 muss nach Ansicht der Fragesteller umfassend und gründlich geplant werden.

In der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU mit dem Titel „Aktueller Stand zur Umsetzung des Sanierungsplans für das hochbelastete Schienennetz zum Hochleistungsnetz der Deutschen Bahn“ (auf Bundestagsdrucksache 20/6992) konnte die Bundesregierung nach Auffassung der Fragesteller zahlreiche Fragen nicht beantworten. Auch seitens der Schienenbranche besteht offensichtlich bei vielen Fragen zum Sanierungsplan der DB AG Klärungsbedarf (vgl. u. a. <https://www.dvz.de/rubriken/land/schiene/detail/news/gueterbahnen-ueben-kritik-an-den-sanierungsplaenen.html>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. In welcher Reihenfolge bzw. Priorisierung sollen die von der Bundesregierung konkretisierten Strecken bzw. Vorhaben durch das BMDV sowie durch die DB AG bearbeitet werden (bitte die Projekte einzeln entsprechend ihrer Priorität und nach der zeitlichen Reihenfolge auflisten; vgl. Bundestagsdrucksache 20/6431)?
2. Wann wird das BMDV die zeitlichen und inhaltlichen Planungen zur Generalsanierung des Schienen-Hochleistungsnetzes finalisieren und öffentlich bekannt machen sowie insbesondere den Deutschen Bundestag informieren?
3. Welche kapazitätserhöhenden Maßnahmen sind in den zur Sanierung vorgesehenen Abschnitten konkret geplant (bitte nach den geplanten Streckenabschnitten auflisten)?
4. Bei welchen Streckenabschnitten ist die Umsetzung von 740-Meter-Gleis-Vorhaben geplant, und wenn diese nicht geplant sind, warum nicht?

5. Warum sind keine Elektrifizierungen von Umleitungsstrecken geplant, die vor allem für den Schienengüterverkehr wichtig sind?
6. Plant die Bundesregierung, Elektrifizierungsmaßnahmen auf den Umleitungsstrecken zu erleichtern, und wenn nein, warum nicht?
7. Welche Kosten werden für die Vorhaben im Rahmen der Generalsanierung des Schienen-Hochleistungsnetzes zugrunde gelegt, und wie sollen sie finanziert werden (bitte die Projekte einzeln auflisten)?
8. Welche Termine zwischen der Projektleitung der DB Netz AG und den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) haben bereits stattgefunden, und welche weiteren Termine sind jeweils geplant?
9. Welche regionalen Dialoge für die ab 2025 vorgesehenen Korridorprojekte sind aktuell geplant?
10. Bleibt es nach Einschätzung der Bundesregierung für die Generalsanierung des Abschnittes Frankfurt/Main – Mannheim bei der Kostenschätzung durch die DB Netz AG i. H. v. 608 Mio. Euro (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 5 auf Bundestagsdrucksache 20/6922), und wenn nein, warum nicht?
11. Wie ist der aktuelle Planungsstand bei der Generalsanierung der „Riedbahn“ zwischen Frankfurt/Main und Mannheim?
 - a) Sind die Vorbereitungen der Generalsanierung der „Riedbahn“ im Zeitplan, und wenn ja, wie lautet der weitere Terminplan?
 - b) Was ist das Ergebnis der Prüfung, ob sich durch die Umleitung von Fernzügen zwischen Fulda und Stuttgart über Würzburg und Heilbronn (Frankenbahn) eine Entlastung des Bereichs zwischen Frankfurt und Mannheim erreichen lässt (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 10 auf Bundestagsdrucksache 20/6922)?
 - c) Reichen die Kapazitäten auf den für Umleitungsverkehre vorgesehenen Strecken für den Abschnitt Frankfurt/Main – Mannheim aus, und wenn nein, warum nicht?
 - d) Wurden für den Abschnitt Frankfurt/Main – Mannheim bisher alle Ausschreibungen veröffentlicht, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
12. Wie ist der aktuelle Planungsstand bei der Generalsanierung des Korridorabschnittes Hamburg – Berlin?
 - a) Sind die Vorbereitungen der Generalsanierung des Korridorabschnittes Hamburg – Berlin im Zeitplan, und wie lautet der weitere Terminplan?
 - b) Wurde die Erarbeitung der Details des Verkehrskonzepts durch die DB Netz AG und die betroffenen EVU und Aufgabenträger mittlerweile abgeschlossen, und wenn ja, welche Details enthält das Verkehrskonzept (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 13 auf Bundestagsdrucksache 20/6922)?
 - c) Reichen die Kapazitäten auf den für Umleitungsverkehre vorgesehenen Strecken für den Abschnitt Hamburg – Berlin aus, und wenn nein, warum nicht?
13. Wie ist der aktuelle Planungsstand bei der Generalsanierung des Korridorabschnittes Oberhausen – Emmerich?
 - a) Sind die Vorbereitungen der Generalsanierung des Korridorabschnittes Oberhausen – Emmerich im Zeitplan, und wie lautet der weitere Terminplan?

- b) Wurde die Erarbeitung der Details des Verkehrskonzepts durch die DB Netz AG und die betroffenen EVU und Aufgabenträger abgeschlossen, und wenn ja, welche Details enthält das Verkehrskonzept (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 14 auf Bundestagsdrucksache 20/6922)?
 - c) Was versteht die DB Netz AG unter einem „spezifischen Verkehrskonzept“, welches im Regionalverkehr umgesetzt werden soll (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 14 auf Bundestagsdrucksache 20/6922)?
 - d) Reichen die Kapazitäten auf den für Umleitungsverkehre vorgesehenen Strecken für den Abschnitt Oberhausen–Emmerich aus, und wenn nein, warum nicht?
14. Sind die Abschnitte Obertraubling–Passau (geplant für 2026), München–Rosenheim und Rosenheim–Salzburg (geplant für 2027) und den Abschnitt Bremen–Bremerhaven nach Kenntnis der Bundesregierung umfahrbar, wenn sie für die geplante Generalsanierung voll gesperrt sind, wenn nein, warum nicht, und wenn ja, wie können Umleitungsstrecken sichergestellt werden?
 15. Welche Korridorsanierungen plant die DB Netz AG auf den Strecken der Ausbaustrecke (ABS) oder Neubaustrecke (NBS) Hamburg/Bremen–Hannover („Optimiertes Alpha-E plus“)?
 - a) Wie werden diese mit den aktuell laufenden Planungen für eine Aus- oder Neubaustrecke Hamburg/Bremen–Hannover abgestimmt?
 - b) Können diese Korridorsanierungen bei dem Bahnprojekt ABS oder NBS Hamburg/Bremen–Hannover dazu führen, dass die Planungen für das Bahnprojekt zeitlich nach den Korridorsanierungen verschoben werden?
 - c) Sind kapazitätserweiternde Maßnahmen aus dem „Alpha-E“-Konzept auf der Bestandsstrecke geplant, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
 16. Ist bei den verschiedenen Abschnitten der geplanten Generalsanierung eine beschleunigte Umsetzung einer Bedarfsplanmaßnahme zur vorlaufenden Kapazitätserhöhung vorgesehen, und wenn nein, warum nicht?

Wie lautet das Ergebnis der Prüfung für den von der DB AG angemeldeten Mehrbedarf i. H. v. 2,43 Mrd. Euro bis 2027 im Rahmen der Eckwerte im Bundeshaushaltsaufstellungsverfahren (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 15 auf Bundestagsdrucksache 20/6922)?
 17. Sind die bislang eingeplanten Mittel in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III (vgl. https://www.eba.bund.de/download/LuFV_III_Vertrag_und_Anlagen_Web.pdf) sowie bei den Investitionsmitteln des Bundes für die Generalsanierung ausreichend oder benötigt die DB Netz mehr Mittel, und wenn ja, in welcher Höhe?
 18. Warum lehnen die DB Netz AG als Betreiber und der Bund als Infrastrukturverantwortlicher eine Kompensation der Betriebserschwerungskosten ab?
 19. Plant die Bundesregierung bei der Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes eine Förderfähigkeit der Schienenersatzverkehr(SEV)-Zusatzkosten durch den Bund, und wenn nein, warum nicht?
 20. Wurde die Vergabe der Ersatzverkehre für die Jahre 2025 ff. im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung bereits angekündigt, und wenn nein, warum nicht?

21. Welche Regelung zur Übernahme der Kosten der Schienenersatzverkehrsleistungen während der Generalsanierung wurde zwischen der Bundesregierung, der DB Netz AG als Infrastrukturbetreiberin, den Aufgabenträgern sowie den EVU gefunden (vgl. <https://www.deutschebahn.com/de/presse/presse-regional/pr-frankfurt-de/presseinformationen-regional/Generalsanierung-150-Busse-fuer-Regionalverkehr-auf-der-Riedbahn-11226654>)?
22. Wie plant die DB Netz AG, mit Konfliktfällen zwischen den Zugangsberechtigten umzugehen, wenn diese um dieselben Trassen konkurrieren werden?
23. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung sichergestellt, dass mehrere erfolgreiche Korridorsanierungen innerhalb eines Jahres (zum Beispiel 2028, 2029 und 2030) verkehrlich, baulogistisch und administrativ machbar sind, wenn nein, warum nicht, und wenn ja, wie soll dies sichergestellt werden?
24. Wie viele Bahnhöfe und Haltepunkte will die DB Netz AG im Rahmen der Generalsanierung der Hochleistungskorridore bis wann, in welchem Umfang und mit welchem Mitteleinsatz sanieren (bitte nach Bahnhof bzw. Haltepunkt differenziert auführen)?

Berlin, den 21. September 2023

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion