

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Finanzierung und Priorisierung von Aus- und Neubau- sowie Digitalisierungsprojekten auf der Schiene

Grundlage für den Ausbau des Schienennetzes ist der vom Parlament beschlossene Bedarfsplan für die Bundesschienenwege (vgl. <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-neubau-ausbau-erhalt/neubau-ausbau-infrastruktur-bedarfsplan.html>). Die Bundesregierung erklärt hierzu: „Priorität bei der Umsetzung des Bedarfsplans Schiene besitzen die laufenden Vorhaben, die den überwiegenden Teil der verfügbaren Haushaltsmittel der nächsten Jahre binden. Aufgrund der hohen Mittelbindung durch die laufenden Vorhaben ist der finanzielle Spielraum für neue Vorhaben in den nächsten Jahren bereits weitgehend ausgeschöpft“. Die Investitionstätigkeit im Bedarfsplanbereich wurde noch unter der unionsgeführten Vorgängerregierung gesteigert und betrug im Jahr 2023 2,0 Mrd. Euro (vgl. <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-neubau-ausbau-erhalt/neubau-ausbau-infrastruktur-bedarfsplan.html>). Im Bundeshaushalt 2024 hat die Bundesregierung die „Baukostenzuschüsse für Investitionen des Bedarfsplans Schiene“ für 2024 jedoch auf 1,7 Mrd. Euro gesenkt.

Das aktuelle Planungsportfolio des Bedarfsplans Schiene umfasst Maßnahmen in einem Gesamtumfang von ca. 45 Mrd. Euro. Im vergangenen Jahr hatte die Bundesregierung angekündigt, den von der Deutschen Bahn AG (DB AG) geforderten Investitionsbedarf in Höhe von rund 45 Mrd. Euro bis 2027 bereitstellen zu wollen (vgl. <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/bundesschienenwegeausbaugesetz-2194548>). Ein wesentlicher Teil dieser Mittel soll allerdings in die Generalsanierungen der hoch belasteten Schienenstrecken fließen. Nun sollen im Jahr 2024 und in den kommenden Jahren jedoch lediglich zwischen 27 Mrd. und 31 Mrd. Euro für die Schieneninfrastruktur zur Verfügung gestellt werden. Aus Sicht der Fragesteller besteht die Gefahr, dass diese Mittel wesentlich in die Sanierung des Schienennetzes und den DB-Konzern insgesamt fließen und Aus- und Neubau- sowie Digitalisierungsprojekte depriorisiert werden.

Anfang Februar 2024 wurde durch verschiedene Presseberichte (u. a. <https://www.spiegel.de/politik/deutschland/deutsche-bahn-einsparungen-bei-der-bahn-der-kaahlschlag-a-ab838d69-5a2c-4e4f-ac00-0fb3d4d49bee>) bekannt, dass die Deutsche Bahn AG infolge der Kürzungen im Bundeshaushalt 2024 zahlreiche geplante Aus- und Neubauprojekte der Schiene gestrichen haben soll. Diese Strecken habe der Vorstand der DB InfraGO AG in einem Brief an den Aufsichtsrat der DB AG vorgelegt. Kurze Zeit später stellte die DB AG in einer eigenen Pressemitteilung klar, dass sie „unverändert an ihren Aus- und Neubauvorhaben“ festhalte. Eine Streichung einzelner Projekte sei nicht vorgesehen, allerdings sei es „aufgrund der schwierigen Haushaltslage [...] kurzfristig er-

forderlich [...], die zeitliche Abfolge der Vorhaben zu überprüfen“ (vgl. https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Deutsche-Bahn-Keine-Streichung-von-Aus-und-Neubauprojekten-geplant-12680588#).

Aus Sicht der Fraktion der CDU/CSU erfordern die unterschiedlichen Pressemeldungen und die daraus entstehenden Unsicherheiten schnellstmögliche Klarheit und Transparenz. In den vergangenen Monaten hatte die Fraktion der CDU/CSU mehrfach versucht, insbesondere die geplante Verwendung von zusätzlichen 45 Mrd. Euro für Bahnprojekte bzw. das Schienennetz bis zum Jahr 2027 (vgl. <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/auto-verkehr/ampel-koalition-will-45-milliarden-euro-in-die-schiene-stecken-18785374.html> und <https://www.berliner-zeitung.de/politik-gesellschaft/skandal-union-kritisiert-45-milliarden-blankocheck-der-ampel-fuer-deutsche-bahn-li.2170154>) zu erfragen. Die Antworten der Bundesregierung lassen aus Sicht der Fraktion der CDU/CSU keine umfassende Bewertung des Sachverhalts zu, weil die Antworten der Bundesregierung zu unbestimmt sind und die Fragen teilweise gar nicht oder unzureichend beantwortet wurden. Hinzu kommt, dass das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) – auch nach der Zusage des Bundesministers für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing in der Sitzung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages vom 20. September 2023 – den Maßnahmenkatalog noch immer nicht zur Verfügung gestellt hat (vgl. <https://www.berliner-zeitung.de/politik-gesellschaft/skandal-union-kritisiert-45-milliarden-blankocheck-der-ampel-fuer-deutsche-bahn-li.2170154>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist der Bundesregierung bekannt, ob dem Aufsichtsrat der DB AG eine Liste zum Stopp von Aus- und Neubauprojekten der Schiene vorliegt?
2. Liegt der Bundesregierung diese Liste der DB AG zum Stopp von Aus- und Neubauprojekten der Schiene vor, wenn ja, wann beabsichtigt die Bundesregierung, diese Liste dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages vorzulegen, und wenn nein, warum nicht?
3. Welche der 16 laufenden und fest disponierten Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege (<https://www.gesetze-im-internet.de/bswag/anlage.html>) befinden sich im vorgesehenen Zeitplan (bitte nach Vorhaben getrennt einzeln auflisten)?
4. Welche der 16 laufenden und fest disponierten Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege (<https://www.gesetze-im-internet.de/bswag/anlage.html>) werden durch die DB AG neu priorisiert, und wie verschiebt sich der Zeitplan der Vorhaben jeweils nach hinten (bitte nach Vorhaben getrennt einzeln auflisten)?
5. Welche der 41 neuen Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege (<https://www.gesetze-im-internet.de/bswag/anlage.html>) befinden sich im vorgesehenen Zeitplan (bitte nach Vorhaben getrennt einzeln auflisten)?
6. Welche der 41 neuen Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans Schiene für die Bundesschienenwege (<https://www.gesetze-im-internet.de/bswag/anlage.html>) werden durch die DB AG neu priorisiert, und wie verschiebt sich der Zeitplan der Vorhaben jeweils nach hinten (bitte nach Vorhaben getrennt einzeln auflisten)?
7. Wie viele der 27 Vorhaben des Potenziellen Bedarfs des Bedarfsplans Schiene (<https://www.gesetze-im-internet.de/bswag/anlage.html>) befinden sich nach vor im Potenziellen Bedarf, und wie viele der 27 Vorhaben sind in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen worden?

8. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Finanzbedarf für die Umsetzung des gesamten Bedarfsplans für die Bundesschienenwege?
9. Wie setzt sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Investitionsbedarf der DB AG in Höhe von 45 Mrd. Euro bis 2027 zusammen?
10. Für welche Maßnahmen werden die Finanzmittel in Höhe von 45 Mrd. Euro benötigt (<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2023/070-wissing-bundeshaushalt-beschlossen.html>)?
11. Wie hoch sind die Finanzmittel, die die neu gegründete gemeinwohlorientierte „DB InfraGO AG“ im Jahr 2024 für die Schieneninfrastruktur insgesamt zur Verfügung hat?
12. Wie sollen nach Kenntnis der Bundesregierung diese Mittel jeweils verteilt werden (bitte je nach Kategorie auflühren)
 - a) Instandhaltung des bestehenden Netzes,
 - b) Aus- und Neubau des Netzessowie weiteren Maßnahmen (Lärmsanierung, Bahnhöfe, Digitalisierung)?
13. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus, dass es die DB AG „aufgrund der schwierigen Haushaltslage Ende vergangenen Jahres“ kurzfristig für erforderlich hält, die zeitliche Abfolge der Aus- und Neubauvorhaben zu überprüfen (vgl. https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressstart_zentrales_uebersicht/Deutsche-Bahn-Keine-Streichung-von-Aus-und-Neubauprojekten-geplant-12680588#)?
14. Für welche Aus- und Neubauvorhaben des Bedarfsplans Schiene ist die Finanzierung aktuell nicht vollständig geklärt (vgl. https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressstart_zentrales_uebersicht/Deutsche-Bahn-Keine-Streichung-von-Aus-und-Neubauprojekten-geplant-12680588#; bitte einzeln auflühren)?
15. Für welche Maßnahmen soll die im Bundeshaushalt 2024 beschlossene Erhöhung des Eigenkapitals der Deutschen Bahn AG in Höhe von 5,5 Mrd. Euro nach Meinung der Bundesregierung als Eigentümerin der DB AG eingesetzt werden?
16. Warum hat die Bundesregierung eine Kürzung für Aus- und Neubauvorhaben im Bundeshaushalt 2024 vorgenommen und damit nach Auffassung der Fragesteller die in den letzten Jahren gesteigerte Investitionstätigkeit für die Umsetzung des Bedarfsplans Schiene gestoppt?
17. Hat nach Kenntnis der Bundesregierung die DB AG ausreichend Planungskapazitäten für die Generalsanierung der Hochleistungskorridore und die Umsetzung des Bedarfsplans Schiene, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
18. Wie hoch ist der Finanzierungsbedarf für die geplanten Generalsanierungen in den Jahren 2025 und 2026?
19. Welche Finanzierungsvereinbarungen aus dem Bereich Digitale Schiene Deutschland haben die DB AG und die Bundesregierung bis Ende 2023 jeweils gezeichnet (bitte einzeln auflühren)?
 - a) Welche dieser Finanzierungsvereinbarungen wurden noch nicht gezeichnet, und warum wurden diese noch nicht gezeichnet?
 - b) Welche dieser Finanzierungsvereinbarungen wurden unter Vorbehalt gezeichnet?

- c) Wenn diese noch nicht oder unter Vorbehalt gezeichnet wurden, wann sollen die Finanzierungsvereinbarungen final gezeichnet werden, und wie verschieben sich die einzelnen Projekte zeitlich nach hinten durch die nicht oder unter Vorbehalt ausgeführte Zeichnung?
20. Welche Finanzierungsvereinbarungen aus dem Bedarfsplan Schiene haben die DB AG und die Bundesregierung bis Ende 2023 jeweils gezeichnet (bitte einzeln auflühren)?
- a) Welche dieser Finanzierungsvereinbarungen wurden noch nicht gezeichnet, und warum wurden diese noch nicht gezeichnet?
- b) Welche dieser Finanzierungsvereinbarungen wurden unter Vorbehalt gezeichnet, und warum wurden diese unter Vorbehalt gezeichnet?
- c) Wenn diese noch nicht oder unter Vorbehalt gezeichnet wurden, wann sollen die Finanzierungsvereinbarungen final gezeichnet werden, und wie verschieben sich die einzelnen Projekte zeitlich nach hinten durch die nicht oder unter Vorbehalt ausgeführte Zeichnung?
21. Haben die Bundesregierung und die DB AG eine Finanzierungsvereinbarung für den Digitalen Knoten Stuttgart: Baustein 3 (streckenseitige Digitalisierung abseits der Fern-, Regional- und S-Bahn im Kernknoten Stuttgart) gezeichnet, und wenn nein, warum nicht?
- a) Steht diese Finanzierungsvereinbarung unter Vorbehalt, und wenn ja, warum?
- b) Kann die Bundesregierung garantieren, dass das Projekt „Digitaler Knoten Stuttgart: Baustein 3“ umgesetzt wird, und wenn nein, warum nicht?
- c) Verzögert sich die Umsetzung des Projekts nach Kenntnis der Bundesregierung, und wenn nein, warum nicht?
22. Haben die Bundesregierung und die DB AG eine Finanzierungsvereinbarung für die „Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main Realisierung“ gezeichnet, und wenn nein, warum nicht?
- a) Steht diese Finanzierungsvereinbarung unter Vorbehalt, und wenn ja, warum?
- b) Kann die Bundesregierung garantieren, dass das Projekt „Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main Realisierung“ umgesetzt wird, und wenn nein, warum nicht?
- c) Verzögert sich die Umsetzung des Projekts nach Kenntnis der Bundesregierung, und wenn nein, warum nicht?
23. Haben die Bundesregierung und die DB AG eine Finanzierungsvereinbarung für die „Ausbaustrecke (ABS)/Neubaustrecke (NBS) Karlsruhe–Basel: Planfeststellungsabschnitte (PFA) 8.0-8.4“ gezeichnet, und wenn nein, warum nicht?
- a) Steht diese Finanzierungsvereinbarung unter Vorbehalt, und wenn ja, warum?
- b) Kann die Bundesregierung garantieren, dass das Projekt „Ausbaustrecke (ABS)/Neubaustrecke (NBS) Karlsruhe–Basel: Planfeststellungsabschnitte (PFA) 8.0-8.4“ umgesetzt wird, und wenn nein, warum nicht?
- c) Verzögert sich die Umsetzung des Projekts nach Kenntnis der Bundesregierung, und wenn nein, warum nicht?

24. Haben die Bundesregierung und die DB AG eine Finanzierungsvereinbarung für das Projekt „Kombinierter Verkehr: Ubf Ulm-Nord (Dornstadt)“ gezeichnet, und wenn nein, warum nicht?
- Steht diese Finanzierungsvereinbarung unter Vorbehalt, und wenn ja, warum?
 - Kann die Bundesregierung garantieren, dass das Projekt „Kombinierter Verkehr: Ubf Ulm-Nord (Dornstadt)“ umgesetzt wird, und wenn nein, warum nicht?
 - Verzögert sich die Umsetzung des Projekts nach Kenntnis der Bundesregierung, und wenn nein, warum nicht?
25. Haben die Bundesregierung und die DB AG eine Finanzierungsvereinbarung für die ABS Lübeck – Schwerin gezeichnet, und wenn nein, warum nicht?
- Steht diese Finanzierungsvereinbarung unter Vorbehalt, und wenn ja, warum?
 - Kann die Bundesregierung garantieren, dass die ABS Lübeck – Schwerin umgesetzt wird, und wenn nein, warum nicht?
 - Verzögert sich die Umsetzung des Projekts nach Kenntnis der Bundesregierung, und wenn nein, warum nicht?
26. Haben die Bundesregierung und die DB AG eine Finanzierungsvereinbarung für die ABS Uelzen – Stendal – Magdeburg – Halle gezeichnet, und wenn nein, warum nicht?
- Steht diese Finanzierungsvereinbarung unter Vorbehalt, und wenn ja, warum?
 - Kann die Bundesregierung garantieren, dass die ABS Uelzen – Stendal – Magdeburg – Halle umgesetzt wird, und wenn nein, warum nicht?
 - Verzögert sich die Umsetzung des Projekts nach Kenntnis der Bundesregierung, und wenn nein, warum nicht?
27. Haben die Bundesregierung und die DB AG eine Finanzierungsvereinbarung für das Projekt „ABS (Karlsruhe – Nürnberg –) Hof – Leipzig/Dresden: ESTW Grobau“ gezeichnet, und wenn nein, warum nicht?
- Steht diese Finanzierungsvereinbarung unter Vorbehalt, und wenn ja, warum?
 - Kann die Bundesregierung garantieren, dass das Projekt „ABS (Karlsruhe – Nürnberg –) Hof – Leipzig/Dresden: ESTW Grobau“ umgesetzt wird, und wenn nein, warum nicht?
 - Verzögert sich die Umsetzung des Projekts nach Kenntnis der Bundesregierung, und wenn nein, warum nicht?
28. Haben die Bundesregierung und die DB AG eine Finanzierungsvereinbarung für die „Hinterlandanbindung Fehmarnbeltquerung: Fehmarnsundquerung“ gezeichnet, und wenn nein, warum nicht?
- Steht diese Finanzierungsvereinbarung unter Vorbehalt, und wenn ja, warum?
 - Kann die Bundesregierung garantieren, dass das Projekt „Hinterlandanbindung Fehmarnbeltquerung: Fehmarnsundquerung“ umgesetzt wird, und wenn nein, warum nicht?

- c) Verzögert sich die Umsetzung des Projekts nach Kenntnis der Bundesregierung, und wenn nein, warum nicht?
29. Haben die Bundesregierung und die DB AG eine Finanzierungsvereinbarung für das Projekt „Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland (POS) Süd: PFA 2 (Ostkopf Bf Kehl inklusive Kinzigbrücke) und ETCS [European Train Control System]“ gezeichnet, und wenn nein, warum nicht?
- a) Steht diese Finanzierungsvereinbarung unter Vorbehalt, und wenn ja, warum?
- b) Kann die Bundesregierung garantieren, dass das Projekt „Paris–Ostfrankreich–Südwestdeutschland (POS) Süd: PFA 2 (Ostkopf Bf Kehl inklusive Kinzigbrücke) und ETCS“ umgesetzt wird, und wenn nein, warum nicht?
- c) Verzögert sich die Umsetzung des Projekts nach Kenntnis der Bundesregierung, und wenn nein, warum nicht?
30. Haben die Bundesregierung und die DB AG eine Finanzierungsvereinbarung für den Ostkorridor Süd: ESTW (elektronisches Stellwerk) Regensburg Ost gezeichnet, und wenn nein, warum nicht?
- a) Steht diese Finanzierungsvereinbarung unter Vorbehalt, und wenn ja, warum?
- b) Kann die Bundesregierung garantieren, dass der Ostkorridor Süd: ESTW Regensburg Ost umgesetzt wird, und wenn nein, warum nicht?
- c) Verzögert sich die Umsetzung des Projekts nach Kenntnis der Bundesregierung, und wenn nein, warum nicht?
31. Haben die Bundesregierung und die DB AG drei Finanzierungsvereinbarungen für die „Elektrische Güterbahn (EGB)“ gezeichnet, und wenn nein, warum nicht?
- a) Stehen diese Finanzierungsvereinbarungen unter Vorbehalt, und wenn ja, warum?
- b) Kann die Bundesregierung garantieren, dass die „Elektrische Güterbahn (EGB)“ umgesetzt wird, und wenn nein, warum nicht?
- c) Verzögert sich die Umsetzung des Projekts nach Kenntnis der Bundesregierung, und wenn nein, warum nicht?
32. Haben die Bundesregierung und die DB AG eine Finanzierungsvereinbarung zur „1. Anpassungsvereinbarung ScanMed Süd Planung“ gezeichnet, und wenn nein, warum nicht?
- a) Steht diese Finanzierungsvereinbarung unter Vorbehalt, und wenn ja, warum?
- b) Kann die Bundesregierung garantieren, dass die „1. Anpassungsvereinbarung ScanMed Süd Planung“ umgesetzt wird, und wenn nein, warum nicht?
- c) Verzögert sich die Umsetzung des Projekts nach Kenntnis der Bundesregierung, und wenn nein, warum nicht?
33. Haben die Bundesregierung und die DB AG eine Finanzierungsvereinbarung zur „6. Anpassungsvereinbarung ERMTS [European Rail Traffic Management System]“ gezeichnet, und wenn nein, warum nicht?
- a) Steht diese Finanzierungsvereinbarung unter Vorbehalt, und wenn ja, warum?

- b) Kann die Bundesregierung garantieren, dass die „6. Anpassungsvereinbarung ERMTS“ umgesetzt wird, und wenn nein, warum nicht?
 - c) Verzögert sich die Umsetzung des Projekts nach Kenntnis der Bundesregierung, und wenn nein, warum nicht?
34. Wirken sich die Kürzungen der Mittel für den Aus- und Neubau der Bahninfrastruktur auch auf die Investitionen in DB-Stationen aus, die für die Reaktivierung von nichtbundeseigenen Eisenbahnstrecken wie der Westfälischen Landeseisenbahn, der Tecklenburger Nordbahn oder der Teutoburger Wald Eisenbahn erforderlich sind?
35. Wie viele Kilometer Schiene wurden im Jahr 2023 in Deutschland ausgebaut?
36. Wie viele Kilometer Schiene wurden im Jahr 2023 in Deutschland neu gebaut?
37. Wie sehen die Modalitäten des „weiteren Instruments zur Deckung des Mehrbedarfs“ in Form einer weiteren Eigenkapitalerhöhung der DB AG in Höhe von 20 Mrd. Euro bis zum Jahr 2029 aus, die im Rahmen des Abschlusses des Haushaltsverfahrens geklärt wurden (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU „Finanzierung von Projekten der Deutschen Bahn AG durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ auf Bundestagsdrucksache 20/10102, S. 2)?

Berlin, den 26. Februar 2024

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

