

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/10543 –

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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-bahnder-kahlschlag-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 erforderlich [...], 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 Pressemitteilungen 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>).

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)?

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/pressestart_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/pressestart_zentrales_uebersicht/Deutsche-Bahn-Keine-Streichung-von-Aus-und-Neubauprojekten-geplant-12680588#; bitte einzeln auführen)?
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?

Die Fragen 1 bis 6, 13, 14 und 16 werden gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und die Deutsche Bahn AG (DB AG) befinden sich in intensivem Austausch darüber, wie der notwendige Ausbau im Sinne des Deutschlandtakts unter den gegebenen Rahmenbedingungen des Bundeshaushalts weiterhin fortgeführt werden kann. Konkrete Aussagen zur zeitlichen Umsetzung einzelner Vorhaben können bei einer Beschlusslage über den Haushalt 2025 und die mittelfristige Finanzplanung erfolgen.

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?

Der Bedarfsplan wurde mit Artikel 4 des Genehmigungsbeschleunigungsgesetz im Ergebnis der Bewertung des Potenziellen Bedarfs des BVWP 2030 geändert. Von den ursprünglich 37 Vorhaben der Bedarfskategorie Potenzieller Bedarf verbleiben 14 Vorhaben, die bisher die Kriterien für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf nicht erfüllen. Darüber hinaus verbleiben die Positionen „Weitere Streckenmaßnahmen zur Engpassauflösung“, „Weitere Knotenmaßnahmen, mikroskopische Maßnahmen“, „Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe“ bis zum Vorliegen konkreter, positiv bewerteter Vorhaben in der Kategorie Potenzieller Bedarf. Im Rahmen des parlamentarischen Verfahrens zum Gesetzesentwurf wurden zehn neue Vorhaben der Kategorie Potenzieller Bedarf hinzugefügt.

8. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Finanzbedarf für die Umsetzung des gesamten Bedarfsplans für die Bundesschienenwege?

Mit der positiven Bewertung des Gesamtplanfalls Deutschlandtakt hat sich das noch offene Volumen des Bedarfsplans auf etwa 140 Mrd. Euro erhöht. Die Umsetzung des Bedarfsplans geht deutlich über den zeitlichen Horizont des aktuellen Finanzplans hinaus. Bis zum Jahr 2030 beläuft sich der Bedarf auf bis zu 30 Mrd. Euro.

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/Pressemitteilungenn/2023/070-wissing-bundeshaushalt-beschlossen.html>)?

Die Fragen 9 und 10 werden gemeinsam beantwortet.

Der von der DB gemeldete Bedarf liegt überwiegend in den Bereichen zur Stärkung der Schieneninfrastruktur (Neu- und Ausbau, Ersatz, Instandhaltung und Digitalisierung).

11. Wie hoch sind die Finanzmittel, die die neu gegründete gemeinwohlorientierte „DB InfraGO AG“ im Jahr 2024 für die Schieneninfrastruktur insgesamt zur Verfügung hat?

Im Bundeshaushalt 2024 stehen für die Investitionen in die Schienenwege des Bundes ca. 16 Mrd. Euro zur Verfügung.

12. Wie sollen nach Kenntnis der Bundesregierung diese Mittel jeweils verteilt werden (bitte je nach Kategorie auflisten)
 - a) Instandhaltung des bestehenden Netzes,
 - b) Aus- und Neubau des Netzessowie weiteren Maßnahmen (Lärmsanierung, Bahnhöfe, Digitalisierung)?

Die Mittel für Investitionen in die Schienenwege des Bundes im Haushaltsjahr 2024 teilen sich u. a. auf in 7,473 Mrd. Euro für Ersatzinvestitionen und die Instandhaltung des bestehenden Netzes, 1,682 Mrd. Euro für den Aus- und Neubau des Netzes, sowie weitere Maßnahmen (hierbei Digitalisierung: 1,083 Mrd. Euro, Bahnhöfe: 0,097 Mrd. Euro, Lärmsanierung: 0,185 Mrd. Euro sowie Eigenkapitalerhöhung: 5,5 Mrd. Euro).

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?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung vom 12. März 2024 zu der schriftlichen Frage 125 auf Bundestagsdrucksache 20/10665 verwiesen.

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?

Nach Angaben der DB AG hat die DB InfraGO AG in den vergangenen Jahren analog dem Investitionshochlauf kontinuierlich Personal im technischen und kaufmännischen Projektmanagement zur Planung und Umsetzung der Bedarfsplanprojekte sowie zur Generalsanierung der Hochleistungskorridore aufgebaut. Die Planungen für sämtliche Generalsanierungsprojekte bis einschließlich 2030 wurden im Laufe der Jahre 2022 und 2023 aufgenommen.

18. Wie hoch ist der Finanzierungsbedarf für die geplanten Generalsanierungen in den Jahren 2025 und 2026?

Nach Angaben der DB InfraGO AG liegt für die Generalsanierung Hamburg – Berlin (2025/26) eine Kostenschätzung vor. Demnach wird der Finanzierungsbedarf aktuell auf bis zu 2,2 Mrd. Euro geschätzt.

Für den zweiten Korridor im Jahr 2025 Emmerich – Oberhausen befindet sich die DB InfraGO AG aktuell noch in der Maßnahmenevaluation.

Für die im Jahr 2026 geplanten Generalsanierungen Hagen – Wuppertal – Köln, Nürnberg – Regensburg, Obertraubling – Passau, Troisdorf – Koblenz und Koblenz – Wiesbaden wird der Finanzierungsbedarf nach Angaben der DB InfraGO AG zurzeit ermittelt.

19. Welche Finanzierungsvereinbarungen aus dem Bereich Digitale Schiene Deutschland haben die DB AG und die Bundesregierung bis Ende 2023 jeweils gezeichnet (bitte einzeln auflühren)?
- Welche dieser Finanzierungsvereinbarungen wurden noch nicht gezeichnet, und warum wurden diese noch nicht gezeichnet?
 - Welche dieser Finanzierungsvereinbarungen wurden unter Vorbehalt gezeichnet?
 - 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?

Die Fragen 19 bis 19c werden gemeinsam beantwortet.

Im Bereich Digitale Schiene Deutschland wurden im Zeitraum 2015 bis 2023 folgende Finanzierungsvereinbarungen zwischen dem BMDV und den Eisenbahnunternehmen des Bundes abgeschlossen:

- F21Q0767 ERTMS-Ausrüstung Korridor Rhein-Alpen und sieben Grenzanschlussstrecken (2015) mit sechs Änderungsvereinbarungen in den Folgejahren bis zur 6. ÄV (2023),
- F08Q0770 Digitaler Knoten Stuttgart Baustufe I und II (DKS I + II) 2020 mit 1. Anpassungsvereinbarung (APV) (2022),
- F21S5110 Schnellläuferprogramm (SLP) 2020 mit 1. APV (2021),
- F21Q0773 DSD-Starterpaket Beschleunigungsmaßnahmen (2021),
- F21 Q0768 DSD-Starterpaket Planung der ERTMS-Ausrüstung Korridors Skandinavien – Mittelmeer (Scan-Med) Nord (2022),
- F21Q0769 DSD-Starterpaket Planung der ERTMS-Ausrüstung Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main (KRM) (2022),
- F21 Q0772 DSD-Starterpaket Planung der ERTMS-Ausrüstung Korridor Scan-Med Süd (2022) mit 1. APV (2023),
- F21Q0774 DSD-Starterpaket Planung der ERTMS-Ausrüstung Digitaler Knoten Stuttgart (Baustufe III = Umland) (DKS3) (2022),
- F21Q0775 DSD-Starterpaket bbIP/bahnbetriebliches IP-Netz (2023),
- F21Q0792 Digitales Kapazitätsmanagement/KaZuNovum (2023),
- F21Q0778 DSD-Starterpaket Realisierung der ERTMS-Ausrüstung Korridor Scan-Med Nord (2023),

- F21Q0779 DSD-Starterpaket Realisierung der ERTMS-Ausrüstung Korridor Scan-Med Süd (2023),
- F21Q0790 DSD-Starterpaket Realisierung der ERTMS-Ausrüstung DKS3 (2023 unter Gremienvorbehalt),
- F21Q0791 DSD-Starterpaket Realisierung der ERTMS-Ausrüstung Schnellfahrstrecke KRM (2023 unter Gremienvorbehalt).

Nach Angaben der DB AG erfolgen die laufenden Arbeiten bei den vom Gremienvorbehalt betroffenen Realisierungsvereinbarungen auf Basis der bereits mit dem Bund geschlossenen Planungsvereinbarungen. Demnach stehen kurzfristig keine vertraglichen Bindungen an.

20. Welche Finanzierungsvereinbarungen aus dem Bedarfsplan Schiene haben die DB AG und die Bundesregierung bis Ende 2023 jeweils gezeichnet (bitte einzeln auflisten)?
 - 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?
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?
 - a) Steht diese Finanzierungsvereinbarung unter Vorbehalt, und wenn ja, warum?
 - b) Kann die Bundesregierung garantieren, dass das Projekt „Kombinierter Verkehr: Ubf Ulm-Nord (Dornstadt)“ umgesetzt wird, und wenn nein, warum nicht?
 - c) 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?
 - 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?
- Steht diese Finanzierungsvereinbarung unter Vorbehalt, und wenn ja, warum?
 - 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?

Die Fragen 20 bis 20c und 23 bis 30c werden gemeinsam beantwortet.

Der nachfolgenden Tabelle kann entnommen werden, für welche Projekte 2023 eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen wurde und bei welchen dieser Finanzierungsvereinbarungen der Abschluss mit einem Vorbehalt erfolgte.

Bedarfsplan Schiene - Finanzierungsvereinbarungen 2023	abgeschlossen	Vorbehalt
740m Netz: Maßnahmenpaket 2023 (über APV)	x	
ABS Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling (Ostkorridor Süd), ESTW Regensburg Ost	x	x
ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/Dresden, ESTW Grobau	x	
ABS Kehl – Appenweier (POS Süd), PFA 2 und ETCS Gesamtstrecke	x	
ABS Lübeck – Schwerin/Büchen – Lüneburg, Lübeck – Schwerin	x	x
ABS Uelzen – Stendal – Magdeburg – Halle, Stendal – Uelzen (2. BSt) (Ostkorridor Nord)		
ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ), Fehmarnsundquerung	x	x
ABS/NBS Karlsruhe – Basel, PFA 8.0 bis 8.4	x	
Bf Fangschleuse	x	x
Kombinierter Verkehr, Ubf Ulm-Nord (Dornstadt)	x	
Anpassungsvereinbarung 2023 (APV) (Fortschreibung laufender Finanzierungsvereinbarungen des BSWAG)	x	

Die Finanzierungsvereinbarung für das Vorhaben ABS Uelzen – Stendal – Magdeburg – Halle, Stendal – Uelzen (2. BSt) (Ostkorridor Nord) konnte aufgrund entsprechender Restriktionen im Kontext der Aufhebung der Haushalts-sperre Ende 2023 nicht mehr rechtzeitig entsperrt werden.

Die o. g. vier Finanzierungsvereinbarungen mit Vorbehalt haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen unter der aufschiebenden Bedingung gezeichnet, dass die Genehmigungen der zuständigen Beschluss- und Aufsichtsorgane für ein Inkrafttreten vorliegen müssen.

Nach Angaben der DB InfraGO AG liegt der Grund für den Vorbehalt darin, dass der Aufsichtsrat der DB AG die Investitions- und Projektplanung der Infrastrukturunternehmen aufgrund des noch nicht abgeschlossenen Haushaltsaufstellungsverfahrens 2024 in seiner Sitzung am 13. Dezember 2023 nicht freigegeben hat. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 6, 13, 14 und 16 verwiesen.

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?

Die Fragen 21 bis 22c werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung und die DB AG haben die jeweiligen Finanzierungsvereinbarungen geschlossen. Die DB AG hat die beiden Finanzierungsvereinbarungen unter der aufschiebenden Bedingung gezeichnet, dass die Genehmigungen der zuständigen Beschluss- und Aufsichtsorgane für ein Inkrafttreten vorliegen müssen. Aus Sicht der Bundesregierung wurde die Umsetzung des Startpaketes der Digitalen Schiene Deutschland (DSD) inklusive aller drei Bau-stufen des DKS und des Projekts „Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main Realisierung“ mit Unterzeichnung der Trilateralen Vereinbarung 2020 zwischen DB AG, dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr im Rahmen der damaligen Eigenkapitalerhöhung verbindlich vereinbart.

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 20 bis 20c und 23 bis 30c sowie die Antwort der Bundesregierung zu der Schriftlichen Frage 123 auf Bundestagsdrucksache 20/10863 verwiesen.

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?

Die Fragen 31 bis 31c werden gemeinsam beantwortet.

Das BMDV und die DB AG haben drei Finanzierungsvereinbarungen für die Elektrische Güterbahn ohne Vorbehalt unterzeichnet. Das Programm Elektrische Güterbahnen wird damit wie geplant umgesetzt.

32. Haben die Bundesregierung und die DB AG eine Finanzierungsvereinbarung zur „1. Anpassungsvereinbarung ScanMed Süd Planung“ gezeichnet, und wenn nein, warum nicht?
- Steht diese Finanzierungsvereinbarung unter Vorbehalt, und wenn ja, warum?
 - Kann die Bundesregierung garantieren, dass die „1. Anpassungsvereinbarung ScanMed Süd Planung“ umgesetzt wird, und wenn nein, warum nicht?
 - 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?
- Steht diese Finanzierungsvereinbarung unter Vorbehalt, und wenn ja, warum?
 - Kann die Bundesregierung garantieren, dass die „6. Anpassungsvereinbarung ERMTS“ umgesetzt wird, und wenn nein, warum nicht?
 - Verzögert sich die Umsetzung des Projekts nach Kenntnis der Bundesregierung, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 32 bis 33c werden gemeinsam beantwortet.

Ja, die in den Fragen 32 bis 33c zitierten Vereinbarungen wurden gezeichnet und stehen nicht unter Gremienvorbehalt. Die Bundesregierung geht davon aus, dass die DB InfraGO AG ihren vertraglichen Verpflichtungen im Hinblick auf die termingerechte Umsetzung nachkommt.

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?

Ein Zusammenhang zwischen der Mittelausstattung für die Neu- und Ausbauprojekten des Bedarfsplans Schiene im Bundeshaushalt 2024 mit Investitionen, die für die Reaktivierung von nichtbundeseigenen Eisenbahnstrecken sowie für die Anpassung der angrenzenden Stationen des bundeseigenen Schienennetzes erforderlich sind, ist grundsätzlich nicht gegeben.

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?

Die Fragen 35 und 36 werden gemeinsam beantwortet.

Im Jahr 2023 ist der Ausbau im Abschnitt Köln – Langenfeld für das Vorhaben Rhein-Ruhr Express mit einer Länge von 20 km in Betrieb gegangen. Neubaubauabschnitte sind im Jahr 2023 nicht in Betrieb gegangen.

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)?

Die Modalitäten werden nach gegenwärtiger Planung in einer Trilateralen Vereinbarung zwischen dem BMDV, dem Bundesministerium der Finanzen und der DB AG sowie einem Nachtrag zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung geregelt, die derzeit zwischen den Beteiligten erarbeitet wird.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.