

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Mobilität während der Fußball-Europameisterschaft in Deutschland

Zwischen dem 14. Juni und dem 14. Juli 2024 fand in Deutschland die Fußball-Europameisterschaft (EM) statt. An zehn Orten in ganz Deutschland wurden dabei 51 Spiele ausgetragen. Für die Organisation einer solch großen Veranstaltung bedeutet dies nach Kenntnis der Fragesteller im Vorfeld und währenddessen eine große logistische, verkehrliche und sicherheitspolitische Herausforderung. Während der EM kam es insbesondere bei der Deutschen Bahn AG (DB AG) zu zahlreichen Pannen im Nah- und Fernverkehr (vgl. www.spiegel.de/wirtschaft/service/fussball-em-2024-deutsche-bahn-begrundet-pannen-und-verspaetungen-a-81014c2a-9dcf-420a-b5d4-dedbec799d0e). Diese Pannen haben Unmut bei den Fußballfans und übrigen Betroffenen ausgelöst und nach Ansicht von Branchenvertretern den schlechten Ruf der DB AG bestätigt (vgl. www.tagesschau.de/wirtschaft/unternehmen/bahn-fernverkehr-em-100.html). Die DB AG gesteht ein, dass „die Bahn aktuell nicht die Qualität bietet, die alle verdient haben.“ (vgl. www.stern.de/sport/fussball/em-2024/em-2024--die-deutsche-bahn-wird-zur-schwachstelle-des-turniers-34831822.html).

Hintergrund für die Kleine Anfrage ist zudem, dass die aktuelle Bundesregierung vor allem zwei wichtige Versprechen im Vorfeld der Europameisterschaft gemacht hatte.

Für das reibungslose Sicherstellen der Mobilität zwischen den Spielstätten, für die Fans und die Nationalteams, wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet. Das Ziel war, dass die Wege zwischen den Stadien ohne Probleme zurückgelegt werden können, indem die Kapazitäten auf Schienen, Straßen und in der Luft deutlich erweitert werden (vgl. www.bundesregierung.de/breg-de/themen/erinnern-und-gedenken/verkehrskonzept-em24-2292074). Dafür gab es unter anderem täglich 14 EM-Sonderzüge und einen ausgeweiteten Fahrplan, um „pro Tag knapp 10 000 zusätzliche Sitzplätze in den ICE und Intercity-Zügen“ anbieten zu können (vgl. www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/verkehrskonzept-em24-2292074). In der Luft gab es Sonderflüge und auf den Bundesstraßen wurden Baustellen reduziert, ein verbessertes Störfallmanagement implementiert und spezielle Service-Angebote bereitgestellt.

Mit der EM in Deutschland sollten außerdem „neue Maßstäbe bei der Nachhaltigkeit von Sportgroßveranstaltungen“ gesetzt werden“ (vgl. www.bundesregierung.de/breg-de/themen/euro-2024/nachhaltigkeit-zur-euro-2024-2263552). Dazu hatte die Bundesregierung im Vorfeld verschiedene Maßnahmen vorgelegt: Es gab für die Fans vergünstigte Fahrkartenpreise bei der DB AG; vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz wurde das Projekt „Circular EURO 2024“ ins Leben gerufen, um die Abfallmengen in den Stadien, Fan-Zonen und Austragungsstädten zu reduzieren und dasselbe Bundesministerium fördert noch bis Ende September 2024

das Projekt „Anpfiff fürs Klima“, mit dem Klimaschutz- und Klimaanpassungsmaßnahmen in Fußballstadien erkannt und bewertet werden sollen.

Nach Beginn der Fußball-EM wurde aus Sicht der Fragesteller schnell klar, dass die Versprechen für eine reibungslose und zufriedenstellende Mobilität nicht eingehalten werden konnten. Vor allem auf der Schiene kam es zu Problemen – betroffen waren die in- und ausländischen Fans, aber auch die teilnehmenden Nationalmannschaften. Zwar gab die DB AG in ihrer Halbzeitbilanz an, dass es bei einem internationalen Fußballturnier noch nie „so viel Bahn wie bei dieser EM“ gab (vgl. www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentral_es_uebersicht/EM-Halbzeit-6-Millionen-Fahrgaeste-in-den-ICE-und-IC-Zuegen-der-DB-12939302#) und während des Turnierzeitraums rund 12 Millionen Reisende im Fernverkehr unterwegs waren, gleichzeitig sagte eine Bahnsprecherin, dass das Unternehmen „in der Tat nicht ganz auf der Höhe gewesen [sei], unsere Verkehre bei der Europameisterschaft fuhren nicht rund“ (vgl. www.spiegel.de/wirtschaft/service/fussball-em-2024-deutsche-bahn-begrueendet-pannen-und-verspaetungen-a-81014c2a-9dcf-420a-b5d4-dedbec799d0e). Der Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing erklärte dazu, dass sich die Bahn „mit der Ankündigung, während der EM täglich 10 000 zusätzliche Sitzplätze im Zugverkehr zur Verfügung zu stellen“, übernommen habe (vgl. www.schiene.de/news-7146/Wissing-Bahn-hat-sich-bei-der-EM-uebernommen.html). Aus Sicht der Fragesteller zeigt dies, dass die DB AG nicht den Erwartungen gerecht wurde. Gleichzeitig erschließt sich den Fragestellern nicht, warum das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) in seinem Mobilitätskonzept einseitig auf die DB AG setzte und der Bundesverkehrsminister im Anschluss konstatiert, dass die Bahn sich übernommen habe.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wurde das vom BMDV erarbeitete Mobilitätskonzept umgesetzt, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
2. Welche Punkte des Mobilitätskonzepts wurden aus Sicht der Bundesregierung nicht zufriedenstellend erfüllt?
3. Mit welchen Verkehrsunternehmen wurde das Mobilitätskonzept gemeinsam erarbeitet (bitte einzeln auflisten)?
4. Inwieweit wurden Länder und Kommunen hinsichtlich der Regionalverkehre und des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in die Erarbeitung des Mobilitätskonzepts eingebunden?
5. Warum sollte während der Fußball-EM insbesondere die DB AG für den Großteil der Wegstrecken zwischen den Spielstätten genutzt werden?
6. Warum wurden andere, private Anbieter aus der Bahn- und Busbranche nicht im Mobilitätskonzept der Bundesregierung berücksichtigt?
7. Wie viele der pro Tag zusätzlichen 10 000 Sitzplätze in den ICE- und Intercity-Zügen wurden durchschnittlich tatsächlich genutzt?
8. Ist die Bundesregierung der Meinung, dass sich die DB AG „mit der Ankündigung, während der EM täglich 10 000 zusätzliche Sitzplätze im Zugverkehr zur Verfügung zu stellen [...] übernommen“ hat (vgl. www.schiene.de/news-7146/Wissing-Bahn-hat-sich-bei-der-EM-uebernommen.html), wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht?
9. Welche Maßnahmen hätte die DB AG nach Auffassung der Bundesregierung ergreifen müssen, damit ein besserer und zuverlässigerer Bahnbetrieb während der Fußball-EM gewährleistet worden wäre, und welchen Beitrag hätte die Bundesregierung leisten können bzw. müssen, um die Bahn dazu in die Lage zu versetzen?

10. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Folgen von Unwetter und Hochwasser für die DB AG bezüglich einer resilienten Schieneninfrastruktur?
11. Plant die Bundesregierung Maßnahmen, um die Schieneninfrastruktur resilienter zu machen, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
12. Warum ist das BMDV, das die Beteiligungsverwaltung des 100-Prozent-Staatsunternehmens DB AG wahrnimmt, der Auffassung, dass die „Verantwortung für Probleme im Regional- und Fernverkehr“ bei der DB AG liegt (vgl. www.deutschlandfunk.de/em-zwischenbilanz-verkehr-100.html)?
13. Ist die Bundesregierung der Meinung, dass das Mobilitätskonzept anders hätte aufgestellt werden müssen, und wenn nein, warum nicht?
14. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus den zahlreichen Problemen im öffentlichen Nahverkehr während der EM (vgl. www.deutschlandfunk.de/em-zwischenbilanz-verkehr-100.html)?
15. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus für den Ausbau und die Modernisierung des ÖPNV in Deutschland, der zwischen Bund und Ländern geplant ist?
16. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus den zahlreichen Problemen im Fernverkehr während der EM?
17. Wie haben die im Mobilitätskonzept aufgeführten Maßnahmen auf Bundesstraßen nach Kenntnis der Bundesregierung in der tatsächlichen Umsetzung funktioniert?
18. Wie haben die im Mobilitätskonzept aufgeführten Maßnahmen im Luftverkehr nach Kenntnis der Bundesregierung in der tatsächlichen Umsetzung funktioniert?
19. Ist die Bundesregierung der Meinung, dass die heimische Europameisterschaft besonders nachhaltig war, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht, und was ließe sich für künftige Sportgroßereignisse ändern?
20. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem Umstand, dass die teilnehmenden Nationalmannschaften auf jeder vierten An- oder Abreise zu einem Spiel das Flugzeug genutzt haben, und wie ist dies mit einer möglichst nachhaltigen Fußball-Europameisterschaft in Einklang zu bringen (vgl. www.deutschlandfunk.de/em-2024-nachhaltigkeit-bilanz-fliegen-100.html)?
21. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem von der Bundesministerin des Auswärtigen Annalena Baerbock genutzten Kurzstreckenflug zum deutschen EM-Vorrundenspiel in Frankfurt am Main im Hinblick auf die Nachhaltigkeitsziele der Bundesregierung bei der Fußball-Europameisterschaft?

Berlin, den 22. August 2024

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

