

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms, Peter Meiwald und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Überlastete Schienenwege in Deutschland**

Sind Schienenwege im deutschen Schienennetz dauerhaft überlastet, beispielsweise wenn bei der Netzfahrplanerstellung kein Trassenangebot an ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) übermittelt werden kann, so ist das Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) – in der Regel die DB Netz AG – verpflichtet, dies laut § 16 EIBV (EIBV: Verordnung über den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und über die Grundsätze zur Erhebung von Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur) „unverzüglich“ der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde und der Regulierungsbehörde (Bundesnetzagentur) mitzuteilen und damit den betreffenden Schienenwegabschnitt als überlastet zu erklären. Dies ist auch dann der Fall, wenn lediglich absehbar ist, dass die Kapazität eines Schienenwegabschnitts in naher Zukunft nicht ausreichen wird. Die Mitteilung muss im Bundesanzeiger und Internet veröffentlicht werden. Nach gegenwärtiger Praxis erfolgt der Prozess der Überlastungserklärung entsprechend einer Verwaltungsrichtlinie der beteiligten Behörden, so dass z.B. Trassenablehnungen, denen offenkundig keine Überlastung zugrunde liegt, nicht zu Überlastungserklärungen führen.

Sechs Monate nach der Überlastungserklärung eines Schienenwegabschnitts ist seitens des EIU eine Kapazitätsanalyse gemäß § 17 EIBV vorzulegen. Gegenstand der Analyse sind der Schienenweg, die Betriebsverfahren sowie die Benutzung und deren Auswirkung auf die Schienenwegkapazität. Geprüft werden sollen neben Änderungen im Betriebsablauf und der Benutzung (Umleitung von Zügen, zeitliche Verlagerung von Verkehrsleistungen) auch Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienenwegs.

Nach weiteren sechs Monaten hat das EIU gemäß § 18 EIBV den genannten Behörden einen Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK) unter vorheriger Beteiligung der Nutzer und des betroffenen Landes vorzulegen. Im PEK müssen die Gründe für die Überlastung, die zu erwartende künftige Verkehrsentwicklung, die den Schienenwegausbau betreffenden Beschränkungen sowie die möglichen Maßnahmen und Kosten für die Erhöhung der Schienenwegkapazität dargestellt werden. Letzteres umfasst auch zu erwartende Änderungen der Weegegelte. Des Weiteren ist auf Grundlage einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zu ermitteln, ob Maßnahmen zur Erhöhung der Schienenwege ergriffen werden sollen, und es muss ggf. ein Zeitplan für die Durchführung der Maßnahmen erstellt werden.

Im Jahr 2015 sind laut Informationen der DB Netz AG die Streckenabschnitte 2650, 2184, 2300, 2160, 2158 auf der Strecke Köln–Mülheim – Duisburg – Mülheim(Ruhr)–Styrum – Essen Hbf – Bochum Hbf – Dortmund Hbf durch die DB Netz AG als überlastet erklärt worden ([http://fahrweg.dbnetze.com/fahrwegde/nutzungsbedingungen/snb/ueberlastete\\_schienenwege\\_2009.html](http://fahrweg.dbnetze.com/fahrwegde/nutzungsbedingungen/snb/ueberlastete_schienenwege_2009.html)). Mit dieser Kleinen Anfrage wollen die Fragesteller klären, welche Strecken seit dem Jahr 2007 als überlastet deklariert und welche Maßnahmen ergriffen worden sind, um die Schienenwegabschnitte wieder zu entlasten bzw. die Kapazität zu erhöhen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Strecken wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2007 bis 2015 von der DB Netz AG als „überlastete Schienenwege“ deklariert (bitte untergliedert in Jahreszahlen mit Nennung des Streckenabschnitts durch Streckennummer und Endbahnhöfe auflisten)?
2. Für welche dieser überlasteten Strecken liegt nach Kenntnis der Bundesregierung eine Kapazitätsanalyse gemäß § 17 EIBV und ein Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK) gemäß § 18 EIBV vor?
3. Wurden die in Frage 2 abgefragten Kapazitätsanalysen und PEK nach Kenntnis der Bundesregierung fristgerecht bei der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde und der Regulierungsbehörde eingereicht?
4. Welche Maßnahmen wurden in den jeweiligen PEK vorgeschlagen, und ist hierbei eine Tendenz zu bestimmten Maßnahmen zu erkennen (bitte differenziert nach betrieblichen Nutzungsvorgaben, möglichen Überlastungsentgelten und Infrastrukturertüchtigungs- und -ausbaumaßnahmen darstellen)?
5. Welche Maßnahmen der Infrastrukturertüchtigung (u. a. Signale, Blockabschnitte, zusätzliche und verbesserte Weichen, Überholabschnitte) und des Infrastrukturausbaus sind für die aufgelisteten überlasteten Schienenwege nach Kenntnis der Bundesregierung geplant, die eine Kapazitätserhöhung der Strecke zu Folge haben (bitte je Strecke mit Nennung des Streckenabschnitts durch Streckennummer und Endbahnhöfe auflisten)?
6. In welchem Umfang geht es nach Kenntnis der Bundesregierung bei den in Frage 5 abgefragten Maßnahmen nur um die Überlastungen im Regelbetrieb, oder werden auch Maßnahmen zur Erhöhung der Betriebsqualität und somit zum Abbau von Verspätungen geplant und anschließend realisiert?
7. Welche Rolle spielen nach Kenntnis der Bundesregierung Gelegenheitsverkehre, insbesondere des Güterverkehrs, im Hinblick auf Überlastungserklärungen?
8. Welche Rolle spielt nach Kenntnis der Bundesregierung die Aufgabe oft jahrelang bestehender Takte und Anschlussbeziehungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) für Überlastungserklärungen, wenn Nahverkehrszüge für länger laufende Personenfern- und Güterzüge „rücken“ müssen und so entscheidende Qualitäten des SPNV aufgegeben werden, und inwieweit sind solche Fälle den beiden zuständigen Behörden bekannt?
9. Können nach Kenntnis der Bundesregierung Strecken als „zukünftig überlastet“ erklärt werden, wenn z. B. ein SPNV-Aufgabenträger die Bestellung zusätzlicher Verstärkerzüge oder Taktverdichtungen plant, diese aber aufgrund der gegenwärtigen Auslastung der Strecke nicht realisiert werden können?

10. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Überlastungserklärungen für eingleisige Strecken, deren Kapazitäten voll durch den Schienenpersonenverkehr genutzt werden, so dass tagsüber keine Trassen mehr für den Güterverkehr zur Verfügung stehen (und nachts ebenfalls nicht, wegen fehlender Streckenöffnung)?
11. Warum war es nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Strecke Niebüll – Westerland trotz wohl schon nach Information der Fragesteller im Jahr 2010 erklärten Überlastung nicht möglich, binnen fünf Jahren Maßnahmen zum Abbau der Überlastung zu realisieren, die in diesem Jahr zu anhaltenden Diskussionen über die Vergabe der Kapazität für den Verkehr nach Sylt gekommen ist?
12. Welche der seit dem Jahr 2007 als überlastet erklärten Schienenwege konnten nach Kenntnis der Bundesregierung seitdem durch welche Maßnahmen wieder von der Liste der überlasteten Schienenwege gestrichen werden (bitte je Strecke mit Nennung des Streckenabschnitts durch Streckennummer und Endbahnhöfe und Maßnahme sowie Durchführungsjahr der Maßnahme einzeln auflisten)?
13. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Strecken bzw. Streckenabschnitte, bei denen ein Infrastrukturausbau zwar realisiert worden ist, aber die Überlastung der Strecke nicht aufgehoben werden konnte?
14. Inwiefern spielt nach Kenntnis der Bundesregierung die Deklarierung einer Strecke als überlastet im derzeitigen Bewertungsverfahren zum neuen Bundesverkehrswegeplan eine Rolle?
15. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung Maßnahmen an für überlastet erklärten Streckenabschnitten im neuen Bundesverkehrswegeplan zeitlich priorisiert?  
Wenn ja, welche Maßnahmen (bitte je Strecke mit Nennung des Streckenabschnitts durch Streckennummer und Endbahnhöfe und Maßnahme sowie geplanter Durchführungszeitraum der Maßnahme einzeln auflisten)?
16. Was unternimmt die Bundesregierung, um die Anzahl der überlasteten Schienenwege zu reduzieren und somit die Kapazität des deutschen Schienennetzes zu erhöhen?
17. Welche Möglichkeiten gibt es für EVU und Zugangsberechtigte nach Kenntnis der Bundesregierung, sich allgemein – in ähnlicher Qualität wie beim Straßennetz – über die Auslastung des bundesdeutschen Schienennetzes zu informieren, um so Überlastungen und starke Auslastungen frühzeitig zu erkennen, um gegebenenfalls eigene Planungen entsprechend frühzeitig vornehmen zu können?
18. Welches Potenzial sieht die Bundesregierung darin, die Leittechnik im deutschen Schienennetz zu digitalisieren (ETCS), um das Schienennetz zur Aufnahme weiterer Verkehre zu ertüchtigen?
19. Wie weit sind die Konzepte und deren Umsetzung für die Digitalisierung der Leittechnik in den europäischen Ländern nach Kenntnis der Bundesregierung?

Berlin, den 23. September 2015

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**

