

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Frank Sitta, Torsten Herbst, Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Bernd Reuther, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Sandra Bubendorfer-Licht, Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Britta Katharina Dassler, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Manuel Höferlin, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Christian Sauter, Frank Schäffler, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Dr. Florian Toncar, Gerald Ullrich, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Nutzung grenzüberschreitender Güterverkehrskorridore

Die Stärkung des Schienengüterverkehrs bildet eine zentrale Säule des Klimaschutzprogramms 2030: 30 Prozent des Güterverkehrs sollen über die Schiene abgewickelt werden (Quelle: Der Tagesspiegel „Warum der Güterverkehr das größte Problem der Bahn ist“ vom 27. Januar 2019; abrufbar unter: <https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/db-cargo-warum-der-gueterverkehr-die-groesste-baustelle-der-bahn-ist/23915420.html>). Spätestens seit der Schaffung grenzüberschreitender Güterverkehrskorridore durch die Verordnung – VO – (EU) Nr. 913/2010 steht fest, dass dieses Ziel europäisch gedacht werden muss. Dementsprechend kooperiert die DB Netz AG als Betreiber der Infrastruktur mit den Partnerorganisationen des jeweiligen Korridors in den Exekutivräten gemäß Artikel 8 VO (EU) 913/10.

Allerdings erschweren extreme Wetterlagen zunehmend die reibungslose Nutzung der grenzüberschreitenden Güterverkehrswege. Es überrascht nicht, dass Deutschland kürzlich im weltweiten Klima-Risiko-Index zu den drei gefährdetsten Ländern zählte (Deutsche Welle „Deutschland unter den Top Drei bei Klimaschäden“ vom 4. Dezember 2019; abrufbar unter: <https://www.dw.com/de/t%C3%B6dliches-klima-weltweit-durch-hitze-sturm-und-flut-klima-risiko-index/a-51506072>). Symptomatisch hierfür sind nach Ansicht der Fragesteller die mehrtägigen Sperrungen des Brennerkorridors und des Korridors über die Tauern im November 2019 infolge von Regen- und Schneefall.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Liegen der Bundesregierung Kenntnisse über Einschränkungen der Schienengüterverkehrswege auf dem Bundesgebiet infolge von extremen Wetterlagen in den vergangenen zwölf Monaten vor?

Wenn ja, welche Korridore waren zeitweise gesperrt, und wie lange dauerte im Durchschnitt die Wiederherstellung der Strecke bis zur vollständigen Nutzung?

2. Wie viele Ladeeinheiten sind nach Kenntnis der Bundesregierung hiervon betroffen gewesen (bitte nach Wetterereignis und Korridor aufschlüsseln)?
3. Welche präventiven Maßnahmen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung ergriffen, um die reibungslose Nutzung des deutschen Schienennetzes durch den Güterverkehr auch in Zeiten extremer Wetterlagen zu garantieren?
4. Haben die mehrtägigen Sperrungen der Korridore in Österreich aus Sicht der Bundesregierung Auswirkungen auf das Ziel der Bundesregierung bis 2030 30 Prozent des Güterverkehrs auf die Schiene zu verlagern?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, warum nicht?

5. Ergeben sich aus den genannten Streckensperrungen Konsequenzen für die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr, insbesondere in Bezug auf den Abschnitt „Leistungsfähige Infrastruktur für den Schienengüterverkehr bereitstellen“?

Wenn nein, warum nicht?

6. Wird sich die Bundesregierung zukünftig über die Exekutivräte nach Artikel 8 VO für eine reibungslosere Nutzung der grenzüberschreitenden Güterverkehrskorridore einsetzen?

Wenn ja, wie?

Wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 30. Januar 2020

Christian Lindner und Fraktion