

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Krischer, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Trassennutzungskonflikte im Schienenpersonennahverkehr Nordrhein-Westfalen

Ab dem Fahrplanjahr 2021 entfällt, entsprechend der Entscheidung der DB Netz AG, den Rahmenvertrag mit den Nahverkehrsverbänden ersatzlos auslaufen zu lassen, der Schutz bestehender Schienenpersonennahverkehr (SPNV)-Trassen durch Rahmenverträge. Die neuen Regeln des Eisenbahnregulierungsgesetzes sehen vor, dass die Jahresfahrpläne fortan jedes Jahr neu konstruiert werden. Dazu müssen alle Anmeldungen neu eingehen und anschließend ein aufwändiges Verfahren zur Lösung von Trassenkonflikten durchlaufen werden. Das führt nach Ansicht der Fragesteller dazu, dass eine verlässliche Taktung des Nahverkehrs mit dem Winterfahrplan ab dem 15. Dezember 2020 in Nordrhein-Westfalen teilweise nicht mehr möglich ist, da zunehmend Fernverkehrsanbieter in lukrativen Zeit-Slots auf den Markt drängen, denen der Netzbetreiber aus finanziellen Gründen vorrangig den Zuschlag erteilt, wenn es zu Trassenkonflikten kommt.

Die Probleme bei der Trassenvergabe zu Lasten der SPNV-Fahrgäste in NRW resultieren jedoch nicht nur aus den neuen Regularien, sondern nach Ansicht der Fragesteller auch aus dem unzureichenden Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in den letzten Jahrzehnten. Zurzeit sind 19 Schienenwege in Deutschland als überlastet erklärt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie beurteilt die Bundesregierung die dargestellte Problematik des ersatzlosen Auslaufens der Rahmenverträge?
2. Wird sich die Bundesregierung für eine Regelung des vertragslosen Zustandes einsetzen, und wenn ja, bis wann soll diese erfolgen?
3. Ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur aktuell mit der DB Netz AG im Gespräch, um diese Problematik zu lösen, und wenn ja, in welcher Form?
4. Wird das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sich für einen Vorrang des Nahverkehrs gegenüber nicht in einem Taktfahrplan fahrenden Fernverkehrszügen einsetzen?
5. Wie hoch wird nach Kenntnis der Bundesregierung der zeitlich und personell zu leistende Mehraufwand des neuen Verfahrens zur Erstellung der Jahresfahrpläne gegenüber der bisherigen Vorgehensweise eingeschätzt?
6. Welche Vorteile hat dieses neue Verfahren für die Fahrgäste des SPNV?
7. Wie wird die neue Vorgehensweise der DB Netz AG begründet?

8. Wird der Bund als (indirekter) Eigentümer der DB Netz AG darauf hinwirken, dass die SNB („Schienennetz-Nutzungsbedingungen“) zum Schutz vertakteter SPNV-Trassen insbesondere gegenüber konkurrierenden Anmeldungen beispielsweise von Fernverkehrszügen, die nur einmal täglich, insbesondere zur Hauptverkehrszeit, fahren, angepasst werden?
9. Warum werden vertaktete Verkehre im SPNV im Eisenbahnregulierungsgesetz bislang nicht angemessen geschützt und gegenüber Verkehren in Einzellagen privilegiert?
10. Bekommt die aufgrund des langlaufenden Trassenfahrwegs nach Ansicht der Fragesteller mehr Einnahmen generierende Einzeltrasse im Fernverkehr in der Regel den Zuschlag gegenüber der vertakteten SPNV-Trasse, und wenn ja, warum?
11. Wie wird nach Kenntnis der Bundesregierung im neuen Verfahren gewährleistet, dass die zu den Hauptverkehrszeiten im SPNV notwendigen zusätzlichen Züge für Berufspendlerinnen und Berufspendler, Schülerinnen und Schüler und Studierende auch entsprechend Trassen bekommen?
12. Wie wird nach Kenntnis der Bundesregierung im Verfahren gewährleistet, dass Fernverkehrsanbieter nicht genau in diesen Zeitlagen Trassen anmelden, um anschließend die SPNV-Aufgabenträger dazu zu drängen, einen (erheblichen) Kostenbeitrag zu leisten, damit diese Züge auch Berufspendlerinnen und Berufspendler, Schülerinnen und Schüler und Studierende zu Verbundtarifen befördern?
13. Wie sollen die Verbindungen des Deutschlandtaktes gegenüber den genannten konkurrierenden Anmeldungen von Einzellagen gesichert werden?
14. Beabsichtigt die Bundesregierung, eine EU-konforme Regelung zu erstellen, die den Stellenwert des getakteten Nahverkehrs festschreibt, und wenn ja, in welcher Form, und welche Rolle kommt darin dem Nahverkehr zu?
15. Welche der in der von zahlreichen Akteuren des Rheinlandes (u. a. Aufgabenträger und IHK) erstellten Machbarkeitsstudie zur Ertüchtigung des Bahnknoten Aachen aufgeführten Maßnahmen, von denen der Nahverkehr sowie der Fern- und der Güterverkehr gleichermaßen profitieren würden, werden nach Kenntnis der Bundesregierung in den nächsten Jahren mit finanziellen Mitteln des Bundes realisiert?
16. Welche der im Entwurf des PEK („Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität“) zum überlasteten Schienenweg Aachen-West/Aachen Hbf/Stolberg aufgeführten Maßnahmen werden nach Kenntnis der Bundesregierung in den nächsten Jahren mit finanziellen Mitteln des Bundes realisiert?
17. Was tut die Bundesregierung, um Elektrifizierungsvorhaben auf der Schiene zu beschleunigen, insbesondere in Anbetracht der Tatsache, dass nach den Fragestellern vorliegenden Informationen Ausbaumaßnahmen zur Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken z. B. auf der Regiobahn Kaarst-Mettmann und auf der Taunusbahn Friedrichsdorf-Usingen ins Stocken geraten, da in den letzten Jahrzehnten Bauunternehmen zunehmend Fachpersonal im Bereich Schiene zugunsten des Bereichs Straße umverteilt haben?

Berlin, den 7. Dezember 2020

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion