

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 19/25479 –**

### **Trassennutzungskonflikte im Schienenpersonennahverkehr Nordrhein-Westfalen**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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?
13. Wie sollen die Verbindungen des Deutschlandtaktes gegenüber den genannten konkurrierenden Anmeldungen von Einzellagen gesichert werden?

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 18. Januar 2021 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

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?

Die Fragen 1 bis 3, 13 und 14 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit der Umsetzung des Deutschlandtakts wird eine optimale Nutzung der vorhandenen Kapazität beabsichtigt und der gezielte Infrastrukturausbau weiter vorangebracht. Der Deutschlandtakt wird Taktverkehre und Taktfahrpläne weiter stärken. Der Zielfahrplan Deutschlandtakt berücksichtigt Angebotskonzepte des Schienenpersonenverkehrs sowie Systemtrassen für den (Schienengüterverkehr) SGV.

Da der Entwurf für ein Gesetz zur Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechts noch nicht beschlossen wurde, kann den Inhalten nicht vorgegriffen werden.

4. Wird das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sich für einen Vorrang des Nahverkehrs gegenüber nicht in einem Taktfahrplan fahrenden Fernverkehrszügen einsetzen?
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?

Die Fragen 4 und 8 bis 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Schienennetz sollen die Verkehrsbedürfnisse aller drei Verkehrsarten ausbalanciert berücksichtigt werden. Die Trassenvergabe richtet sich nach den gesetzlichen Rahmenbedingungen im Zusammenwirken mit den Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNB) des Betreibers der Schienenwege. Die Bundesnetzagentur überwacht die Einhaltung des Rechts. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat im Trassenvergabeverfahren keine mitwirkende Rolle.

Die Ausgestaltung der SNB obliegt dem Eisenbahninfrastrukturbetreiber. Dieser ist gehalten, die Infrastrukturkapazitäten in ausgewogener Weise den unterschiedlichen Schienenverkehrsarten zur Verfügung zu stellen.

Bei Konflikten zwischen angemeldeten Trassen ist das in § 52 des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) geregelte Koordinierungsverfahren, konkretisiert durch die SNB des Betreibers der Schienenwege, anzuwenden. Gemäß § 52 Absatz 1 ERegG muss ein Betreiber der Schienenwege, soweit ihm dies möglich ist, allen Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität stattgeben. Im Rahmen des Koordinierungsverfahrens wird zunächst versucht, die Anträge

miteinander in Einklang zu bringen. Das kann ggf. durch einvernehmliche Verschiebungen der beantragten Trassen erfolgen (vgl. § 52 Absatz 3 ERegG).

Im nächsten Schritt werden die Prioritätsregeln nach § 52 Absatz 7 ERegG angewendet. § 52 Absatz 7 ERegG sieht vor, dass vertaktete Verkehre und ins Netz eingebundene Verkehre Vorrang vor anderen Verkehren haben. Wenn ein nicht auflösbarer Konflikt zweier gemäß § 52 Absatz 7 ERegG gleichrangiger Verkehre besteht, z. B. eines vertakteten Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und eines ins Netz eingebundenen Fernverkehrs nach § 57 Absatz 1 Nummer 1, wird das sogenannte Regelentgeltverfahren nach § 52 Absatz 8 Satz 1 ERegG angewendet. Hiernach erhält grundsätzlich diejenige Trasse Priorität, für die der höhere Trassenpreis gezahlt werden muss, regelmäßig also der länger laufende Verkehr.

Im Falle eines Konfliktes zwischen SPNV und einer anderen Verkehrsart besteht eine Ausnahme. In diesem Fall darf der Betreiber der Schienenwege nach § 58 Absatz 8 Satz 2 ERegG ausdrücklich auch dem SPNV den Vorzug geben, auch wenn dieser das niedrigere Entgelt erzielt. Für überlastete Schienenwege gelten die Sonderregelungen in § 55 ERegG. Hiernach kann der Betreiber der Schienenwege zusätzliche Vorrangregelungen aufstellen, die dem gesellschaftlichen Nutzen der Verkehre Rechnung tragen.

Mit den derzeitigen Überlegungen zum Deutschlandtakt wird die besondere Rolle von vertakteten Verkehren weiter gestärkt, indem unter der Prämisse der grundsätzlichen Vertaktung aller Verkehre ein gezielter Infrastrukturausbau erfolgt und die Nutzung der vorhandenen Kapazität optimiert wird.

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?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Netzfahrplan ist jedes Jahr neu zu erstellen. Rahmenverträge können innerhalb eines vereinbarten Zeitfensters („Bandbreite“) eine Trasse zusichern. Die Erstellung des Netzfahrplans ist unabhängig vom Angebot von Rahmenverträgen zu sehen. Nach Auskunft der DB AG ist kein Mehraufwand entstanden. Die Regelungen des Eisenbahnregulierungsrechts gelten weiterhin und haben auf die Fahrgäste des SPNV keine Auswirkungen.

7. Wie wird die neue Vorgehensweise der DB Netz AG begründet?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) hat die DB Netz AG seit 2006 als europaweit einziger Betreiber von Schienenwegen flächendeckend Rahmenverträge angeboten. Mit Einführung der Durchführungsvorschrift (EU) 2016/545 im Jahr 2016 hat die DB Netz AG nach Gesprächen mit Kunden und den Branchenverbänden entschieden, ab dem Netzfahrplan 2021 keine weitere Rahmenvertragsperiode mehr anzubieten. Einzelne Rahmenverträge im SPNV laufen über diesen Zeitpunkt hinaus. Ausschlaggebend für diese Entscheidung waren nach Auskunft der DB AG die rechtlichen Unwägbarkeiten und der hohe bürokratische Aufwand unter den neuen Bedingungen der Durchführungsvorschrift.

In der Initiative „Runder Tisch Kapazität“ entwickelt die DB Netz AG Vorschläge, wie das heutige Vergabemodell weiterentwickelt werden kann. Die knappe Schienenwegkapazität soll optimal für die Verkehrsbedürfnisse aller drei Verkehrsarten SPNV, Schienenpersonen-fernverkehr (SPFV) und SGV zur Verfügung stehen und die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Planungs- und Investitionssicherheit haben.

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?

Ein neues Zuweisungsverfahren wurde und wird nicht eingeführt.

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4, 5 und 10 verwiesen.

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?

Das deutsche Recht sieht im Einklang mit dem europäischen Recht ein System des freien Zugangs zur Schieneninfrastruktur („open access“) vor. Danach ist jeder Zugangsberechtigte bei der Bestellung seiner Trassen frei.

Nach Auskunft der DB AG gewährleistet die DB Netz AG unter Einbeziehung aller Marktteilnehmer und der Bundesnetzagentur eine möglichst konfliktfreie Netzfahrplan-erstellung (u. a. über den Runden Tisch Kapazität). Es verbleibt eine geringe Anzahl an nicht lösbaren Trassenkonflikten.

Vereinbarungen zur Geltung von Tarifen liegen in der Verantwortung der Beteiligten. Ein Vorgehen, wie in der Frage beschrieben, ist der DB AG nicht bekannt.

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?

Die Fragen 15 und 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Von den in der Machbarkeitsstudie „Ertüchtigung des Bahnknotens Aachen“ aufgeführten Maßnahmen sollen wesentliche Bestandteile auf der Grundlage des Investitionsgesetzes Kohleregionen (InvKG) mit Bundesmitteln geplant und realisiert werden. Unter dem Projekttitel „Ausbau Strecke Aachen – Köln“ wurde ein kapazitätsadäquater Ausbau zwischen Aachen und Düren mit den folgenden Maßnahmenpaketen vom Land Nordrhein-Westfalen vorgeschlagen:

- Dreigleisiger Ausbau Aachen-Rothe Erde – Aachen Hbf (Burtscheider Viadukt und Außenbahnsteig Rothe Erde),
- Kreuzungsbauwerke in Langerwehe und Stolberg (Ein- und Ausfädelung des SPNV),
- Spurplananpassungen und Verlegung der Systemwechselstelle in Aachen Hbf,
- Blockverdichtung Aachen Hbf – Aachen West; Spurplananpassung und 2. Bahnsteig in Aachen West,
- zusätzliche 740m lange Überholgleise im Raum Geilenkirchen und westlich von Düren,
- Erhöhung der Streckenkapazität / Beseitigung eines überlasteten Schienengewegs; Engpassauflösung im Knoten Aachen,
- Verdichtung SPNV, Attraktivierung SPNV Paris – Brüssel – Köln – Amsterdam,
- Verbesserung Betriebsqualität für grenzüberschreitenden SGV.

Zur anteiligen Finanzierung im Rahmen des Bundesprogramms zum Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sind Vorhaben der Euregiobahn Aachen, wie der geplante Ringschluss und die Elektrifizierung, angemeldet.

Derzeit erfolgt im Rahmen des Bedarfsplanvorhabens Ausbaustrecke Köln – Aachen – Grenze D/B der Bau eines zusätzlichen Überholgleises im Bahnhof Aachen Rothe Erde, welches Teil des Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität Stolberg Hbf – Aachen West ist. Die Inbetriebnahme soll Ende 2021 erfolgen. Die übrigen, die Eisenbahninfrastruktur des Bundes betreffenden, Maßnahmen sind bereits in Betrieb oder in der Planung bzw. zur Umsetzung im Rahmen des InvKG vorgesehen.

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?

Mit dem Gesetz zur Beschleunigung von Investitionen, das am 10. Dezember 2020 in Kraft getreten ist, wurde für Elektrifizierungsmaßnahmen eine Ausnahme von der gesetzlichen Pflicht zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens vor Baubeginn eingeführt.

Darüber hinaus entwickelt die Bundesregierung derzeit ein Elektrifizierungsprogramm mit vier Säulen: Bedarfsplan Schiene, Elektrifizierung im regionalen SPNV, Ergänzende Elektrifizierungsprogramme im SGV sowie im Rahmen der Strukturstärkung, Elektrifizierung durch alternative Fahrzeugantriebe.

Nach Auskunft der DB AG sind die in der Frage genannten Strecken keine Strecken der DB AG, sondern werden von nicht bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen elektrifiziert. Der Anschluss der DB Netz AG bei der Regiobahn (der Anteil an der S28) sei termingerecht und planmäßig (Abzweig Dornap) gebaut worden.





