

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD  
– Drucksache 20/382 –**

### **Aktuelle Probleme des Schienengüterverkehrs**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Deutschland ist in der EU das wichtigste Transitland für Güterverkehr (<https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/themen/aussenwirtschaft/verkehr/strassenverkehr/213158>). Dies gilt insbesondere für den Schienengüterverkehr: Immerhin sechs der neun (multimodalen) TEN-V-Korridore verlaufen unter anderem durch Deutschland. Das aus diesen neun Korridoren bestehende Kernnetz soll bis zum Jahr 2030 fertiggestellt sein (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/transeuropaeische-verkehrsnetze.html>).

Der nach und durch Deutschland führende grenzüberschreitende Schienengüterverkehr bereitet insbesondere ausländischen Unternehmen bereits seit längerem Probleme. Vor allem auf dem 1 300 Kilometer langen Rhein-Alpen-Korridor zwischen Rotterdam und Genua kommt es immer wieder zu massiven Verzögerungen und Zugausfällen. Zwei Brennpunkte bilden hier der Zulauf zum Gotthard-Basistunnel und der Streckenabschnitt Rastatt. Letzterer ist nach dem Tunneleinbruch im Sommer 2017 nur eingeschränkt befahrbar. Und während die Schweiz den Ceneri-Basistunnel bereits fertiggestellt hat, ist Deutschland mit dem Bau des Zulaufs zum Gotthard-Basistunnel seit zwei Jahrzehnten im Verzug. Am Rhein gibt es zudem drei Baustellen, auf denen zu gleicher Zeit beiderseits des Rheins an der Schienenstrecke gebaut wird (<https://www.swissinfo.ch/ger/deutschland-bremst-eisenbahn-gueterverkehr-durch-europa-aus/46010168>; <https://www.eurotransport.de/artikel/gueterverkehr-re-aus-dem-takt-mehr-resilienz-fuer-die-schiene-11197526.html>).

Seit Kurzem ist der grenzüberschreitende Schienengüterverkehr offensichtlich stark gestört. So heißt es am 9. Dezember 2021 in der Fachpresse, dass „der Schienengüterverkehr in und durch Deutschland auf Hauptkorridoren seit zwei Wochen nahezu zum Erliegen kommt“ (<https://www.eurotransport.de/artikel/gueterverkehr-massiv-gestoert-chaos-auf-der-schiene-verantwortung-bei-dbnetz-11197298.html>). Ausländische Schienengüterverkehrsunternehmen haben deshalb Ende November einen Brandbrief an die EU-Verkehrskommissarin, an den zu diesem Zeitpunkt noch amtierenden Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer, an den zu diesem Zeitpunkt designierten Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing und an den Vorstand der DB Netz AG, Frank Sennhenn, geschrieben (ebd.).

1. Sind der Bundesregierung die jüngsten Klagen der ausländischen Schienengüterverkehrsunternehmen hinsichtlich der Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur bekannt?

Wenn ja, welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung hieraus für ihr eigenes Handeln?

2. Hat die Bundesregierung ähnliche Beschwerden auch von Seiten inländischer Schienengüterverkehrsunternehmen wahrgenommen, und wenn ja, welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung hieraus für ihr eigenes Handeln?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) ist mit Vertreterinnen und Vertretern von Unternehmen und Verbänden des Schienengüterverkehrssektors sowie der DB Netz AG zu Problemen und Lösungen hinsichtlich der Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur regelmäßig im Austausch.

3. Auf welchen Strecken bzw. an welchen Stellen im Schienennetz der DB Netz AG ist der Schienengüterverkehr nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit
  - a) stark beeinträchtigt (weniger als 50 Prozent der üblichen Leistungsfähigkeit) oder
  - b) zum Erliegen gekommen?

An zwei Stellen ist der Schienengüterverkehr stark eingeschränkt:

- in Hamburg das Nord-Süd-Gleis der Norderelbbrücke,
- die Strecke Recklinghausen-Blumenthal–Recklinghausen Ost.

4. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die aktuelle Anzahl der Baustellen auf dem Schienennetz der DB Netz AG, die jeweils eine geplante Dauer von

Nach Auskunft der DB AG betrug die Anzahl der Baumaßnahmen im Fahrplanjahr 2020/2021 auf dem Schienennetz der DB Netz AG mit einer geplanten Dauer von

- a) mehr als einer Woche,

4 822 Baumaßnahmen,

- b) mehr als einem Monat,

1 034 Baumaßnahmen,

- c) mehr als drei Monaten,

284 Baumaßnahmen,

- d) mehr als sechs Monaten oder

187 Baumaßnahmen,

- e) mehr als einem Jahr haben?

### 73 Baumaßnahmen.

Als Baumaßnahmen gelten Maßnahmenbündel. Sie können eine Einzelmaßnahme oder mehrere Infrastrukturmaßnahmen beinhalten.

Nach Auskunft der DB AG sind die Planungen für das laufende Jahr 2022 noch nicht abgeschlossen.

5. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der Güterzüge ausländischer und inländischer Unternehmen, die
- a) mehr als eine Stunde,
  - b) mehr als fünf Stunden,
  - c) mehr als zwölf Stunden,
  - d) mehr als 24 Stunden,
  - e) mehr als einen Tag,
  - f) mehr als eine Woche verspätet waren oder
  - g) ganz ausgefallen sind?

Nach Auskunft der DB AG waren zwischen Januar und November 2021 41,6 Prozent der Züge im Schienengüterverkehr bundesweit mehr als eine Stunde verspätet. Zu den weiteren Verspätungsdauern liegen weder der DB AG noch der Bundesregierung weitere eigene Angaben vor.

Ausgefallene Güterzüge werden nach Auskunft der DB AG nicht gemeldet.

6. Auf welchen Strecken des Schienennetzes der DB Netz AG gab es nach Kenntnis der Bundesregierung die meisten Verspätungsminuten von Güterzügen ausländischer und inländischer Schienenverkehrsunternehmen zwischen Januar und November 2021 (bitte die fünf am stärksten betroffenen Strecken nennen)?

Nach Auskunft der DB AG gab es auf den folgenden fünf Strecken zwischen Januar und November 2021 die meisten Verspätungsminuten im Schienengüterverkehr:

- Bamberg–Saalfeld, Bahnhof Pressig-Rothenkirchen wegen Bauarbeiten,
- Fulda–Würzburg, Bahnhof Jossa wegen Folgen eines Brandes,
- Hamburg–Hannover, Bahnhof Unterlüß wegen Bauarbeiten,
- Bremen–Bremerhaven, Bahnhof Lübberstedt wegen Bauarbeiten,
- Knoten Mainz, Bahnhof Mainz-Bischofsheim wegen eines Unfalls mit Entgleisung.

7. Wie verläuft nach Kenntnis der Bundesregierung „auf dem Papier“ die Abstimmung der Baustellen im Schienennetz der DB Netz AG mit ausländischen und inländischen Schienenverkehrsunternehmen, insbesondere den Unternehmen des Schienengüterverkehrs?
8. Wie lang ist nach Kenntnis der Bundesregierung – in Abhängigkeit von der Dauer und Größe der geplanten Baustelle – die Vorlaufzeit, die zur Information der ausländischen und inländischen Schienenverkehrsunternehmen vorgesehen ist?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Planungen von Baumaßnahmen erfolgen mit mehreren Jahren Vorlauf. Nach Auskunft der DB AG plant die DB Netz AG insbesondere in den großen Korridoren so, dass noch möglichst viele Züge fahren können. Dabei bezieht die DB Netz AG möglichst frühzeitig, mindestens 24 Monate vor dem jeweiligen Fahrplanwechsel, die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Planungsprozess mit ein.