

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD  
– Drucksache 20/1215 –**

### **Weiterhin aktuelle Probleme für den Schienengüterverkehr (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/603)**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Nachdem Ende 2021 die erheblichen Probleme des Schienengüterverkehrs auf dem bundeseigenen Schienennetz bekannt wurden, hat es Gespräche zwischen Vertretern der Branche und der Bundesregierung gegeben. Die Bundesregierung hat hier auf die zahlreichen Baustellen verwiesen, die als geplante Maßnahmen notwendig sind, um die Schieneninfrastruktur auszubauen (vgl. <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/schienengueterverkehr-zu-klein-zu-knapp-zu-marode-warum-das-schienennetz-kollabiert/28089116.html>).

Die Fraktion der AfD hat mit der Antwort auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/603 zu den aktuellen Problemen im Schienengüterverkehr Antworten der Bundesregierung erhalten. Baumaßnahmen, die die Infrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG durchführen, sollen mit mehreren Jahren Vorlauf mit den Verkehrsunternehmen abgestimmt werden. Trotzdem kommt es bei über 41 Prozent der inländischen und ausländischen Schienengüterverkehrsunternehmen zu mehr als einer Stunde Verspätung (vgl. Antwort zu den Fragen 5, 7 und 8 auf Bundestagsdrucksache 20/603).

1. Weshalb kommt es nach Kenntnis der Bundesregierung trotz der langen Vorlaufzeit bei der Planung und Abstimmung von Baumaßnahmen auf dem bundeseigenen Schienennetz im Schienengüterverkehr zu so vielen Verspätungen von mehr als einer Stunde (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) sind Verspätungen u. a. auf Baumaßnahmen, aber auch auf andere Ursachen wie hohe Zugdichte bzw. Streckenauslastung, Triebfahrzeugstörungen, Störungen an Weichen, Signalen und Bahnübergängen, Witterungs- und andere externe Einflüsse sowie verspätete Übergaben zurückzuführen.

2. Welche Unternehmen waren oder sind nach Kenntnis der Bundesregierung von diesen mehr als eine Stunde dauernden Verspätungen betroffen, wie hoch ist dabei der Anteil der nichtbundeseigenen Bahnen?

Nach Auskunft der DB AG verkehrten im Zeitraum 1. Januar 2021 bis 30. November 2021 235 949 Züge im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr (SGV). Von diesen 235 949 Zügen erreichten 98 104 Züge mit einer Verspätung von mehr als einer Stunde ihr Ziel.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren Informationen vor.

3. Sind der Bundesregierung Beschwerden von Schienengüterverkehrsunternehmen über Beeinträchtigungen durch in den Jahren 2020 und 2021 geplante Baumaßnahmen bekannt, die ggf. nicht frühzeitig mit den Schienengüterverkehrsunternehmen abgestimmt worden sind, und wenn ja, auf welchen Strecken wurden diese Baumaßnahmen durchgeführt?

Nach Auskunft der DB AG versucht diese, Beschwerden über zu späte Informationen bzgl. Baumaßnahmen im Dialog mit den betroffenen EVU zu klären. Der Bundesregierung ist die Problematik bekannt.

4. Wie gedenkt die DB Netz AG nach Kenntnis der Bundesregierung, in Zukunft die Anzahl der Verspätungen zu senken?

Nach Auskunft der DB AG hat die DB Netz AG ein umfangreiches Unternehmensprogramm aufgelegt, um Verbesserungen bei der Pünktlichkeit zu erreichen. Bestandteile dieses Programms sind u. a. mehr vorbeugende Instandhaltung und weitere Optimierung bei Baumaßnahmen.

5. Treffen nach Kenntnis der Bundesregierung Presseberichte zu, dass noch vor Beendigung der Baumaßnahmen auf Hauptstrecken des Güterverkehrs auch auf den Ausweichstrecken Baustellen eingerichtet wurden (vgl. <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/schienengueterverkehr-zu-klein-zu-knapp-zu-marode-warum-das-schienennetz-kollabiert/28089116.html>)?

Der Bundesregierung ist ein solcher Fall aus 2021 bekannt.

6. Wenn die Frage 5 bejahend beantwortet wird, war die Nutzbarkeit der betroffenen Ausweichstrecken den Unternehmen des Schienengüterverkehrs bei Rücksprachen mit der DB Netz AG bzw. mit deren Tochterunternehmen ausdrücklich zugesagt worden, und wenn ja, weshalb wurden die von den Unternehmen beklagten Baustellen auf den Ausweichstrecken trotzdem eingerichtet?

Welche Maßnahmen planen die DB Netz AG und deren Tochterunternehmen nach Kenntnis der Bundesregierung, um derartige Fehlplanungen in Zukunft auszuschließen?

In dem genannten Fall war die Nutzbarkeit der betroffenen Ausweichstrecke zugesagt worden. Die DB AG wird sicherstellen, dass künftig erst dann Baumaßnahmen auf einer Ausweichstrecke begonnen werden, wenn die Hauptbaumaßnahme abgeschlossen ist.

7. Kann die Bundesregierung Presseberichte als zutreffend bestätigen, dass es mit den neuen sogenannten Flüsterbremsen bei Güterwagen derzeit oder in jüngster Vergangenheit zu einem erhöhten Schadwagenbestand gekommen ist (vgl. <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/schienengueterverkehr-zu-klein-zu-knapp-zu-marode-warum-das-schienennetz-kollabiert/28089116.html>)?
- a) Wenn ja, welcher Art sind die Probleme mit den sogenannten Flüsterbremsen?
- b) Wenn ja, welche Gegenmaßnahmen sind nach Kenntnis der Bundesregierung durch die bundeseigenen Schienenverkehrsunternehmen ggf. geplant, in welcher Frist ist nach Kenntnis der Bundesregierung damit zu rechnen, dass die möglichen Gegenmaßnahmen greifen, und unterstützt die Bundesregierung die Durchführung dieser Gegenmaßnahmen, und wenn ja, in welcher Weise?

Die Fragen 7 bis 7b werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung kann diese Presseberichte nicht bestätigen.

