

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Dirk Brandes, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/11923 –**

Folgen nicht erteilter Ausnahmegenehmigungen für schwere Güterzüge auf Strecken des Schienennetzes in Thüringen

Vorbemerkung der Fragesteller

Auf mehreren Streckenabschnitten des deutschen Schienennetzes im Bundesland Thüringen werden ab dem 1. Juli 2024 aufgrund der Sanierungsbedürftigkeit dieser Streckenabschnitte für schwere Güterzüge keine Ausnahmegenehmigungen mehr durch die Deutsche Bahn (DB) InfraGO AG erteilt. Es sei zu erwarten, dass die zu transportierenden Güter nach dem 1. Juli 2024 statt mit der Bahn nun mit Lkws durch Thüringen transportiert werden, wobei ein einzelner Transport mit einem Zug dem Transport mit 90 Lkws gleichzusetzen sei (www.thueringer-allgemeine.de/wirtschaft/article406488261/tausende-zus-aetzliche-lkw-auf-thueringer-strassen-befuehrtet.html). Die betroffenen Schienengüterverkehrsunternehmen schätzen, dass ca. 4 000 Lkws monatlich mehr fahren werden (ebd.).

1. Auf welcher rechtlichen Grundlage sind die in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Ausnahmegenehmigungen nach Kenntnis der Bundesregierung bisher erteilt worden?

Die Ausnahmegenehmigungen wurden Angaben der Deutschen Bahn AG (DB AG) zufolge auf Grundlage der derzeit geltenden Nutzungsbedingungen Netz 2024 (NBN 2024) der DB InfraGO AG erteilt.

2. Seit welchem Jahr erfolgt nach Kenntnis der Bundesregierung die Erteilung der Ausnahmegenehmigungen für die in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Schienenstrecken?

Grundlage für die Erteilung der Ausnahmegenehmigungen waren und sind nach Angaben der DB AG stets die Nutzungsbedingungen der DB InfraGO AG bzw. ihrer Rechtsvorgängerinnen. Weitere Informationen liegen der Bundesregierung nicht vor.

3. Was ist nach Kenntnis der Bundesregierung das Auslösekriterium, das überhaupt eine Prüfung mit dann folgender Erteilung oder Nichterteilung einer Ausnahmegenehmigung nach sich zieht?

Nach Angaben der DB AG erfolgt eine Prüfung, wenn die vom jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) verwendeten Fahrzeuge in Achs- und Meterlast höher sind als in der Streckenklasse angegeben bzw. zulässig.

4. In welchen zeitlichen Abständen erfolgt nach Kenntnis der Bundesregierung die Erteilung der Ausnahmegenehmigung, und erfolgt diese zeitlich gebündelt oder zeitlich getrennt für die jeweiligen Schienenstrecken?

Nach Angaben der DB AG erfolgt eine Prüfung gemäß vorliegendem Antrag des EVU streckenbezogen im Vorlauf zur eigentlichen Trassenbestellung. Über die Abstände bzw. die Dauer einer Ausnahmegenehmigung entscheidet der jeweilige Anlagenverantwortliche der DB InfraGO AG. Hierbei spielt der Anlagenzustand und die Sicherheit für den Bahnbetrieb eine maßgebliche Rolle.

5. Welche Strecken sind nach Kenntnis der Bundesregierung konkret von den nicht erteilten Ausnahmegenehmigungen für den schweren Güterverkehr auf Schienenstrecken in Thüringen betroffen?

Nach Angaben der DB AG handelt es sich um die folgenden von der DB InfraGO AG betriebenen Streckenabschnitte:

- Strecke 6311 Abschnitt Eisenach – Grimmenthal – Themar,
- Strecke 6708 Themar DB-Grenze – Themar,
- Strecke 5240 Abschnitt Meiningen – Ritschenhausen,
- Strecke 6694 Plaue – Ilmenau DB-Grenze,
- Strecke 6302 Wolkramshausen – Sondershausen – Wasserthaleben – Hohenebra – Greußen.

6. In welchen Bundesländern werden nach Kenntnis der Bundesregierung für welche Strecken ebenfalls Prüfungen der Schienenstrecken durchgeführt, die dann ggf. eine Nichterteilung einer Ausnahmegenehmigung nach sich ziehen?
7. Gibt es Bundesländer, in denen nach Kenntnis der Bundesregierung ebenfalls die Nichterteilung von Ausnahmegenehmigungen durch die DB InfraGO AG zu erwarten bzw. zu befürchten ist oder schon jetzt Praxis ist, und wenn ja, um welche Bundesländer und welche Strecken handelt es sich?

Die Fragen 6 und 7 werden gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben der DB AG können Ausnahmegenehmigungen im gesamten Netz der DB InfraGO AG – je nach Streckenklasse und deren Parameter – erforderlich sein. In diesen Fällen können auf Antrag Ausnahmegenehmigungen geprüft werden. Diese Prüfungen erfolgen bundesweit nach einheitlichen Maßstäben. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 3 und 14 verwiesen.

8. Welche auf den betreffenden Schienenstrecken verkehrenden Schienengüterverkehrsunternehmen sind nach Kenntnis der Bundesregierung von der in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Nichterteilung der Ausnahmegenehmigung betroffen (bitte nach Namen der Unternehmen und nach Strecken aufschlüsseln)?

Nach Angaben der DB AG wird jeder Sachverhalt diskriminierungsfrei für alle EVU einheitlich bewertet.

9. Wie viele Züge sind nach Kenntnis der Bundesregierung von den aktuellen nicht erteilten Ausnahmegenehmigungen betroffen (bitte nach Wochen aufschlüsseln)?

Aufgrund der nicht mehr erteilten Ausnahmegenehmigungen auf den benannten Strecken konnten keine Trassenbestellungen ab Verkehrstag 1. Juli 2024 ausgelöst werden. Angaben im Sinne der Fragestellung sind daher nicht möglich.

10. Wird es nach Kenntnis der Bundesregierung womöglich zu Umleitungsfahrten durch die betroffenen Schienengüterverkehrsunternehmen kommen, und wenn ja, würden diese Umleitungsfahrten als Gelegenheitsverkehr erfasst werden?

Die Bestellungen erfolgen nach Angaben der DB AG durch die EVU bislang ausschließlich als Gelegenheitsverkehr und werden als solche erfasst.

11. Welche wirtschaftlichen Folgen werden die betroffenen Schienengüterverkehrsunternehmen nach Kenntnis der Bundesregierung zu tragen haben?
12. Welche finanziellen Schäden werden die betroffenen Schienengüterverkehrsunternehmen nach Kenntnis der Bundesregierung zu tragen haben?
13. Welche Auswirkungen können die nicht erteilten Ausnahmegenehmigungen nach Kenntnis der Bundesregierung auf die in den nächsten Monaten und Jahren anstehenden Hauptkorridorsanierungen haben, insbesondere im Hinblick auf möglicherweise von den Schienengüterverkehrsunternehmen beantragte und durchgeführte Umleitungen der schweren Güterzüge?

Die Fragen 11 bis 13 werden gemeinsam beantwortet.

Für das Gesamtjahr 2026 existieren Berechnungen des Schienengüterverkehrssektors zu Auswirkungen der Sanierungen der Hochleistungskorridore auf den Schienengüterverkehr insgesamt. Diese beziehen sich auf die bundesweit zu erwartenden finanziellen Belastungen der EVU durch entsprechende Umleiterverkehre, die seitens des Sektors auf rund 235 Mio. Euro beziffert werden. Der Bundesregierung liegen jedoch keine Berechnungen hinsichtlich der wirtschaftlichen Folgen bzw. finanziellen Schäden für EVU auf den Streckenabschnitten in Thüringen vor.

Nach Angaben der DB AG schließen die Generalsanierungen im Hochleistungsnetz die Durchführungen von außergewöhnlichen Transporten nicht aus. Entscheidend ist die vorhandene Streckenklasse und deren Parameter. Sofern EVU eine frühzeitige Anfrage zu ihren Transporten stellen, werden sie von der DB InfraGO AG beraten.

14. Wie lange werden nach Kenntnis der Bundesregierung die Sanierungsarbeiten an den betreffenden Streckenabschnitten des Schienennetzes in Thüringen andauern, bis schwere Güterzüge wieder auf ihnen fahren können?

Nach Angaben der DB AG sind die Strecken in sogenannte Streckenklassen eingeteilt. Die Streckenklasse legt die maximal zulässige Radsatzlast und die zulässige Last je Längeneinheit einer Strecke oder eines Streckenabschnitts fest. Die Streckenklassen wurden durch die DB InfraGO AG nicht verändert. Ein EVU kann eine Ausnahmegenehmigung beantragen, wenn eine Lastüberschreitung besteht. Diese muss nicht gewährt werden, die Sicherheit für den Bahnbetrieb geht vor. Der Regelzugbetrieb bis zur zugelassenen Radsatzlast gemäß Streckenklasse ist uneingeschränkt fahrbar.

Nach Auskunft der DB AG ist eine kurzfristige Verbesserung der Streckenklasse nicht möglich. Planungen, um die Zustandskategorie der einzelnen Anlagenkomponenten wieder zu verbessern, befinden sich in einem frühen Stadium. Es ist eine aufwendige Überarbeitung der Strecke mit einem planerischen Vorlauf von mehreren Jahren notwendig, um Bahndämme, Stützmauern und Brücken für eine größere Last zu ertüchtigen. Regelmäßige Instandsetzungsarbeiten zum Erhalt der Streckenklasse erfolgen fortlaufend.

Für die Strecke 6494 (Plaue – Ilmenau) läuft bereits eine Planung mit dem Ziel der Streckenklassenerhöhung. Aktuell ist hier eine bauliche Umsetzung im Jahr 2030 geplant.

15. Welche Ortschaften bzw. Gemeinden bzw. welche Straßenabschnitte in Thüringen werden nach Kenntnis der Bundesregierung die zusätzlich anfallenden Lkw-Verkehre aufnehmen müssen?

Im Bundesfernstraßengesetz und im Thüringer Straßengesetz ist geregelt, dass im Rahmen der Widmung und der verkehrsrechtlichen Vorschriften jedermann der Gebrauch öffentlicher Straßen als Gemeingebrauch gestattet ist. Transportunternehmen sind in der Wahl der Routen zur Erfüllung ihrer Fahraufträge somit grundsätzlich frei.

Die Benutzung der Straße über den Gemeingebrauch hinaus – beispielsweise durch genehmigungspflichtigen Schwerverkehr – ist Sondernutzung und bedarf der Erlaubnis. Nur in diesem Fall würde die Straßenbaubehörde Kenntnis von der geplanten Route der Transportunternehmen erlangen.

16. Welche langfristigen Folgen für die Qualität des Zustands der Straßen in Thüringen, die die nun anfallenden Lkw-Verkehre aufnehmen müssen, wird es nach Kenntnis der Bundesregierung geben?
17. Welche Folgen werden die zusätzlichen Lkw-Verkehre in Thüringen für die Anwohner in den betreffenden Ortschaften haben?

Die Fragen 16 und 17 werden gemeinsam beantwortet.

Die von den Fragestellern angeführten zusätzlichen 4 000 Lkw-Fahrten pro Monat in Folge nicht erteilter Genehmigungen für schwere Güterzüge auf Strecken des Schienennetzes in Thüringen sind lediglich ein Schätzwert.

Nicht berücksichtigt werden dabei weiterhin über das Schienennetz abzuwickelnde Transporte und mögliche Teiltransporte auf den betroffenen Bahnabschnitten unter Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit und/oder der Einsatz

von Lokomotiven und Güterwaggonen mit geringerer Masse und Achslast sowie die Nutzung von Alternativrouten im Schienennetz.

Zu prüfen sind darüber hinaus auch andere Transportkonzepte, bei denen die Güter an Standorten mit höheren zulässigen dauerhaften Achslasten umgeschlagen und damit weiter auf der Schiene transportiert werden können.

Unter Außerachtlassung der genannten Alternativen und der Annahme von zusätzlichen 4 000 Lkw-Fahrten pro Monat würde sich eine werktägliche Mehrbelastung (Montag bis Samstag, ca. 24 bis 27 Werkzeuge pro Monat) von etwa 150 bis 170 Lkw pro Werktag, verteilt über das vorhandene Straßennetz von Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen auf mehrere Straßenabschnitte in Thüringen ergeben.

Messbare Folgen für die Qualität des vorhandenen Straßenzustandes und die Belastung von Anwohnern in Ortsdurchfahrten sind aus einer Verkehrszunahme in diesem Umfang grundsätzlich nicht zu erwarten.

Aktuell finden Gespräche zwischen dem Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, DB InfraGO AG und den betroffenen Verkehrsunternehmen statt, um tragfähige langfristige Lösungen zu entwickeln. Die Gespräche dienen dem Ziel, auch zukünftig möglichst viele Güter auf der Schiene zu transportieren. Ergebnisse liegen noch nicht vor.

18. Wie lässt sich der aktuelle Zustand von Teilen des deutschen Schienennetzes, der in Thüringen letztlich zur Nichterteilung einer Ausnahmegegenehmigung für schwere Güterzüge führte, mit der langfristigen Strategie der Bundesregierung vereinbaren, die Schiene zu stärken, unter anderem durch die Verlagerung von Straßengüterverkehr auf die Schiene?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 3, 4 und 38 der Kleinen Anfrage der Fraktion der CDU/CSU auf Bundestagsdrucksache 20/6944 wird verwiesen.

