

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Dirk Brandes, René Bochmann, Thomas Ehrhorn, Dr. Rainer Kraft, Mike Moncsek, Leif-Erik Holm und der Fraktion der AfD

Folgen nicht erteilter Ausnahmegenehmigungen für schwere Güterzüge auf Strecken des Schienennetzes in Thüringen (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/12355)

Die Fragesteller beziehen sich in ihrer Nachfrage auf Bundestagsdrucksache 20/12355, in der es um nicht erteilte Ausnahmegenehmigungen für Schienengüterverkehrsunternehmen auf dem thüringischen Schienennetz geht. Die Nachfrage bezieht sich auf die folgenden, auf Bundestagsdrucksache 20/12355 in der Antwort zu Frage 5 genannten, 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 Wolframshausen–Sondershausen–Wasserthaleben–Hohenebra–Greußen.

Die Fragesteller zielten mit ihrer in der o. g. Antwortdrucksache bearbeiteten Frage 8 nicht auf die Diskriminierungsfreiheit des Verfahrens, sondern auf die Namen der betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ab. Mit der entsprechenden Präzisierung stellen sie die Frage erneut.

Die Fragesteller fragen des Weiteren um Auskunft über mögliche Veränderungen in der Genehmigungspraxis und formulieren zu diesem Zweck weitere Fragen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Eisenbahnverkehrsunternehmen sind von den aktuell nicht erteilten Ausnahmegenehmigungen für schwere Güterzüge auf thüringischen Bahnstrecken, unter der Voraussetzung der diskriminierungsfreien Behandlung aller EVUs auf diesen Strecken, betroffen (bitte nach Strecken aufschlüsseln)?
2. Hat sich für die Zeit ab dem 1. Juli 2024 oder ab einem früheren Zeitpunkt im Jahr 2024 etwas an der Genehmigungspraxis im Vergleich zum vorhergehenden Zeitraum geändert, wenn ja, ab welchem Stichtag wurden die Änderungen wirksam, und um welche Parameter, Prozesse oder Ähnliches handelt es sich dabei?

3. Hat es vor der aktuellen Nichterteilung der Ausnahmegenehmigungen für schwere Güterzüge auf dem thüringischen Schienennetz eine Veränderung der Qualität der betreffenden Streckenklassen gegeben, wenn ja, um welche Art von Veränderungen (z. B. Verschlechterung oder Ähnliches) handelt es sich, und welche Auswirkungen hatte dies auf die bzw. im Zusammenhang mit den Nutzungsbedingungen Netz 2024 (NBN 2024)?
4. Hat es Änderungen bei den antragstellenden Eisenbahnverkehrsunternehmen gegeben, die, unter der Annahme einer gewissen Kontinuität und Vergleichbarkeit, auch wenn es sich vermutlich in erster Linie um Gelegenheitsverkehr auf den betreffenden Strecken in Thüringen handelt, sich auf die zwei Parameter Achslast und Meterlast beziehen, und wenn ja, um welche Änderungen handelt es sich, z. B. eine Erhöhung?
5. Wie viele Ausnahmegenehmigungen wurden für Fahrten mit Achslast- und/oder Meterlastüberschreitung für die betreffenden Strecken für die Zeit seit dem 1. Januar 2022 erteilt (bitte nach Strecken und Halbjahren differenzieren und das zweite Halbjahr 2024 bei den bislang erteilten Genehmigungen mitberücksichtigen)?

Berlin, den 12. August 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion