

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Dirk Brandes, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/12521 –**

**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)**

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Fragesteller beziehen sich in ihrer Nachfrage auf Bundestagsdrucksache 20/12355, in der es um nicht erteilte Ausnahmegenehmigungen für Schienen-güterverkehrsunternehmen 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 Wolkramshausen–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.

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)?

Die DB InfraGO AG hat im Zusammenhang mit dem Stellungnahmeverfahren der Bundesnetzagentur (BNetzA) zu den fragegegenständlichen nicht erteilten Ausnahmegenehmigungen für schwere Güterzüge auf thüringischen Bahnstrecken folgende Eisenbahnverkehrsunternehmen genannt.

Zeitraum 1. Februar 2024 bis 31. Juli 2024*

BSAS Eisenbahnverkehrs GmbH & Co. KG
CD Cargo a. s.
DB Bahnbau Gruppe GmbH
DB Cargo AG
DB InfraGO AG
DeltaRail GmbH
H. F. Wiebe GmbH & Co. KG
Havelländische Eisenbahn Aktiengesellschaft
Heavy Haul Power International GmbH
Kübler Heavy Rail GmbH
Leonhard Weiss GmbH & Co. KG
Netzwerkbahn Sachsen GmbH
Nordic Rail Service GmbH
Raildox GmbH & Co. KG
Railsystems RP GmbH
Rhomberg Sersa Bahntechnik GmbH
RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH
STRABAG Rail Operations GmbH
Train4Train GmbH
TRIANGULA Logistik GmbH
UEF Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft mbH
Vulkan-Eifel-Bahn Betriebsgesellschaft mbH
Weser Ems Eisenbahn GmbH (WEE)
Willke Logistics GmbH

* Die Zurückweisung muss nicht explizit aufgrund der Schwerlast erfolgt sein. Hier ist es möglich, dass der Transport nicht kompatibel zum zur Verfügung stehenden Lichten Raum ist.

Eine Aufschlüsselung nach Bundesland und Strecken erfolgt grundsätzlich nicht, da bei einer Machbarkeitsstudie für außergewöhnliche Transporte (MaT) (Ausnahmegenehmigungen) immer der gesamte Beförderungsweg des außergewöhnlichen Transportes zu betrachten ist.

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?

Der Prozess zur Beauftragung einer MaT hat sich nach Auskunft der DB InfraGO AG nicht geändert. Das Gleiche gilt für die internen Regelwerke der

DB InfraGO AG zum Erstellen einer MaT bezüglich der Erarbeitung einer MaT.

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)?

Nach Auskunft der DB InfraGO AG hat es keine Änderungen der Streckenklassen in den betroffenen Bereichen gegeben.

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?

Nach Auskunft der DB InfraGO AG kann diese aus den Fahrplananmeldungen der Zugangsberechtigten nicht ableiten, aus welchen Gründen die betreffenden Verkehre angemeldet werden. Das Transportgut in den Güterzügen muss in aller Regel nicht bei der Anmeldung von dem Eisenbahnverkehrsunternehmen angegeben werden, da dies keine fahrplanbildende Information ist. Gleiches gilt für die Fahrzeuge an sich. Die DB InfraGO AG fragt nur die für eine Fahrplanerstellung relevanten Informationen zu den Fahrzeugen (bzw. dem Zugverband) ab. Änderungen der Anmeldung in der Achs- und Meterlast können bspw. auch aus dem Einsatz anderer Fahrzeuge oder dem Transport anderer Güter resultieren. Insofern ist es der DB InfraGO AG nach deren Aussage nicht möglich, aus den ihr vorliegenden Anmeldungen etwaige Änderungen im Bestellverhalten im Kontext auf die zu transportierenden Güter sowie der Radsatzlasten abzuleiten. Dies gilt insbesondere mit Blick auf die Gelegenheitsverkehre.

Die betreffenden Transporte wurden bisher mit Fahrzeugen durchgeführt, welche eine höhere Achs- bzw. Meterlasten aufwiesen, als für die betreffenden Strecken zulässig sind. Vor diesem Hintergrund mussten entsprechende Ausnahmegenehmigungen für diese Fahrten beantragt werden. Mit Blick auf den Zustand der betreffenden Strecken sah sich die DB InfraGO AG gezwungen, derartige Fahrten mit entsprechend höherer Belastung ihrer Infrastruktur nicht mehr zu genehmigen.

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)?

Nach Auskunft der DB InfraGO AG führt diese keine expliziten Aufschreibungen, in welchen Fällen Beauftragungen von MaT (Ausnahmegenehmigungen) mit Überschreitung der im Infrastrukturregister beauskunfteten Streckenklasse auf Thüringer Bahnstrecken bearbeitet und genehmigt oder zurückgewiesen wurden. Denn eine Aufschlüsselung nach Bundesland und Strecken erfolgt grundsätzlich nicht, da bei einer MaT immer der gesamte Beförderungsweg des außergewöhnlichen Transportes zu betrachten ist. Die Gültigkeit einer MaT ist

grundsätzlich zeitlich zu befristen und kann im Gültigkeitszeitraum für beliebig viele Trassenanmeldungen und resultierende Fahrten verwendet werden, es sei denn es ist mit der MaT eine maximale Anzahl an Fahrten zugelassen oder der Zustand der Infrastruktur hat sich verändert.

In diesem Fall ist eine neue MaT notwendig, welche dann die neuen Beförderungsbedingungen enthält.

Die DB InfraGO hat im Zusammenhang mit dem BNetzA Stellungnahmeverfahren nachstehende Informationen übergeben:

Die DB InfraGO AG hat für das Fahrplanjahr 2023 insgesamt 3417 MaT mit den Kennungen „0“ Schwerwagen und Lademaßüberschreitung und „2“ Schwerwagen im Bestellsystem MaTeo dokumentiert. Davon sind 141 MaT von der DB InfraGO AG als „zurückgewiesen“ markiert.