

**Antwort**

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 19/5442 –**

**Zukunfts- und leistungsfähiger Schienenpersonenverkehr im Raum Aachen-Düren**

## Vorbemerkung der Fragesteller

Im Raum Aachen-Düren wachsen die Bevölkerung und Wirtschaft dynamisch. Dieses Wachstum macht einen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur erforderlich. Aber auch um die gesetzten Emissionsziele zu erreichen, ist ein Ausbau der Schieneninfrastruktur und eine Ausweitung des Fahrtenangebots dringend notwendig. Dies würde der Bevölkerung auch den Umstieg auf den ÖPNV erleichtern. Insbesondere durch drohende Fahrverbote besteht die Notwendigkeit den Verkehr zu verlagern. Sowohl die vorhandene Infrastruktur als auch das Fahrtenangebot werden den gestiegenen Anforderungen nach Ansicht der Fragesteller schon länger nicht mehr gerecht (siehe auch [www.aachener-zeitung.de/nrw-region/aachener-region-vor-dem-bahninfarkt\\_aid-26359689](http://www.aachener-zeitung.de/nrw-region/aachener-region-vor-dem-bahninfarkt_aid-26359689); [www.aachener-zeitung.de/nrw-region/fuer-den-gleisusbau-ist-es-hoechste-eisenbahn\\_aid-26781051](http://www.aachener-zeitung.de/nrw-region/fuer-den-gleisusbau-ist-es-hoechste-eisenbahn_aid-26781051)). Ein Ausbau der Infrastruktur und des Angebots ist ein entscheidender Standortfaktor, erhöht die Lebensqualität und ist somit für die Region unverzichtbar.

Obwohl bereits im Bundesverkehrswegeplan 2030 (Teil III, 12.3, „Erreichbarkeitsdefizite“) ein mangelhaftes ÖPNV-Angebot an den Bundesgrenzen festgestellt wurde, sind bisher wenige Schritte zur Verbesserung dieses Missstandes unternommen worden. Nachdem die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit größtenteils abgeschlossen sind, müssen nach Auffassung der Fragesteller nun Verkehrsprojekte mit europäischer Dimension in den Fokus rücken. Im deutschen Grenzgebiet zu Belgien und den Niederlanden ist der Ausbau der Schieneninfrastruktur gerade vor dem Hintergrund der europäischen Integration und zunehmender grenzüberschreitender Verkehrsverflechtungen dringend geboten.

1. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Fahrgastzahlen des Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) auf den Strecken im Raum Aachen-Düren entwickelt?

Nach Angaben der Deutschen Bahn AG haben sich die durchschnittlichen Fahrgastzahlen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf den Eisenbahnstrecken zwischen Düren und Aachen Hbf. im Zeitraum zwischen 2010 und 2017 um rd. 3,0 Prozent p. a. erhöht.

Nach Angaben der Deutschen Bahn AG ist die Anzahl der Reisenden im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) in Aachen Hbf in den letzten zehn Jahren um über das Doppelte angestiegen.

2. Wie haben sich in den vergangenen 15 Jahren (bitte wenn möglich einschließlich des ersten Halbjahres 2018) die Ist-Zugzahlen auf der Bestandsstrecke zwischen Aachen und Düren bzw. Köln (bitte abschnittsweise angeben) entwickelt, und wie viele davon waren Fernverkehrs-, Regional- und Güterzüge?
3. Welche Kapazitätsauslastung der Strecke Aachen–Düren–Köln (bitte abschnittsweise angeben) ergibt sich aus diesen Werten?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Abschnittsbezogene Leistungskennwerte (Nennleistung) können für den Raum Aachen–Düren für die Ist-Infrastruktur wie folgt angegeben werden:

Abschnitt 1 Düren–Stolberg:

Tageswert (Ri/GRi, 6-22), 109/88 Züge,

Nachtwert (Ri/GRi, 22-6), 69/51 Züge

Abschnitt 2 Stolberg–Aachen:

Tageswert (Ri/GRi, 6-22), 91/88 Züge,

Nachtwert (Ri/GRi, 22-6), 58/51 Züge.

Die übrigen Informationen bzgl. der Entwicklung der Zugzahlen und der Kapazitätsauslastung konnten innerhalb der Antwortfrist nicht ermittelt werden und werden nachgeliefert.

4. Von welchen Prognosezugzahlen geht die Bundesregierung auf der Eisenbahnstrecke Aachen–Düren–Köln (bitte abschnittsweise angeben) im Jahr 2030 vor dem Hintergrund des von der Bundesregierung formulierten Ziels der Verdoppelung der Fahrgastzahlen im Personenverkehr aus?

Die im Deutschland-Takt zugrunde gelegte Angebots- und Infrastruktur wird bezogen auf die Bundesrepublik Deutschland so bemessen sein, dass sie eine Verdopplung der Fahrgastzahlen im Personenverkehr erlaubt. Der als Gutachterentwurf vorliegende Zielfahrplan für den Deutschland-Takt wird aktuell mit den Ländern beraten und ggf. angepasst, dann die erforderliche Infrastruktur abgeleitet und schließlich das Gesamtkonzept bewertet. Erst wenn dieser Prozess abgeschlossen ist, können belastbare Aussagen zu den zugrunde zu legenden Zugzahlen getroffen werden.

5. Welche Streckenabschnitte der DB Netz AG sollen nach Kenntnis der Bundesregierung im Raum Aachen-Düren im Sinne von § 16 der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) als überlastet erklärt werden?
6. Welche Ausbaumaßnahmen werden somit erforderlich und in welchem Zeitraum sollen diese Maßnahmen umgesetzt werden?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die kommende Fahrplanperiode 2019 sollen im Raum Aachen–Düren keine Strecken im Sinne § 55 ERegG (vormals § 16 EIBV) für überlastet erklärt werden. Weder bei der Netzanalyse für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 noch bei der Erstellung des Zielfahrplans Deutschland-Takt sind Engpässe im Knoten Aachen erkennbar geworden. Daher sind auch keine Ausbaumaßnahmen im Bedarfsplan für den Knoten Aachen, sondern die in der Antwort zu Frage 7 dargestellten Ausbaumaßnahmen zur Engpassbeseitigung auf der Strecke Aachen–Köln vorgesehen.

7. Welche Neu- und Ausbaumaßnahmen sieht der Bedarfsplan Schiene zwischen Aachen und Köln im Einzelnen vor und in welchem Planungs- bzw. Realisierungsstand befinden sich die besagten Maßnahmen aktuell?

Im Bedarfsplan Schiene sind mehrere Maßnahmen zur Engpassauflösung enthalten:

- Als laufendes und fest disponiertes Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs ist die ABS Köln–Aachen enthalten, die in drei Ausbauabschnitte untergliedert ist. Ausbauabschnitte I (Köln–Düren) und III (Aachen–Grenze D/B) sind bereits realisiert und 2003 bzw. 2011 in Betrieb gegangen. Der Ausbauabschnitt II (Düren–Aachen) befindet sich derzeit in Realisierung. Gegenstand dieses Abschnitts ist der Ausbau im Bereich Eschweiler (Ausbau der Überholung) und Aachen Rothe Erde (Ausbau Dreigleisigkeit). Die Finanzierungsvereinbarung für Ausbauabschnitt II wurde 2016 abgeschlossen. Das Baurecht liegt vor. Die vorbereitenden Baumaßnahmen begannen im dritten Quartal 2018.
- Als Vorhaben des potenziellen Bedarfs ist die ABS Köln–Aachen als lfd. Nr. 29 aufgeführt. Im Zuge der Entwicklung des Deutschlandtaktes soll der Ausbauumfang dieser Maßnahme festgelegt und volkswirtschaftlich bewertet werden.

8. Ist der Projektzuschnitt des festdisponierten bzw. laufenden Vorhabens Ausbaustelle (ABS) Köln–Aachen (vgl. [www.gesetze-im-internet.de/bswag/anlage.html](http://www.gesetze-im-internet.de/bswag/anlage.html), lfd. Nr. 15, 1. Abschnitt) weiterhin geeignet, um den künftigen Anforderungen, die sich aus der Umsetzung des Deutschland-Takts und der ausstehenden Knotenstudie des Bundes (Aussage des Parlamentarischen Staatssekretärs im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Enak Ferlemann, anlässlich der Veranstaltung „Auftakt Zukunftsbandnis Schiene“ am 9. Oktober 2018, [www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/veranstaltung-auftakt-zukunftsbandnis-schiene.html](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/veranstaltung-auftakt-zukunftsbandnis-schiene.html)) ergeben, gerecht zu werden oder ergeben sich daraus neue Maßnahmen oder Projektmodifizierungen?

Wenn ja, welche Infrastrukturmaßnahmen zwischen Köln und Aachen kommen hinzu bzw. werden modifiziert?

Die Bewertung des Knoten Köln erfordern aus Sicht der Bundesverkehrswegeplanung keine weiteren Maßnahmen oder Projektmodifizierungen auf der Strecke Köln–Aachen.

9. Ist nach Auffassung der Bundesregierung ein durchgehender dreigleisiger Ausbau zwischen Düren und Aachen notwendig, um die Kapazität der Strecke zu erhöhen und eine ausreichende Betriebsqualität zu gewährleisten?

Wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 5 bis 7 verwiesen.

10. Ist der Bundesregierung bekannt, wie lange das Burtscheider Viadukt nach der 2009 erfolgten Sanierung noch genutzt werden kann bzw. wann ein Ersatzneubau notwendig wird, und wie bewertet die Bundesregierung die ggf. Dringlichkeit dieser Maßnahme?

Nach Kenntnis der Bundesregierung beträgt die Nutzungsdauer dieser Brücke noch ca. 100 Jahre, da sie im Jahr 2009 mit einem selbsttragenden Stahlgewölbe verstärkt worden ist.

11. Welche Streckengeschwindigkeit soll nach Kenntnis der Bundesregierung zwischen Aachen und Düren nach Abschluss der Bedarfsplanmaßnahme ABS Aachen – Köln erreicht werden (bitte abschnittsweise angeben)?

a) Welche Fahrzeitverkürzungen können dadurch im Regional- und Fernverkehr zu welchem Zeitpunkt möglich werden?

b) Ab wann sollen die Fahrzeitverkürzungen fahrplanwirksam werden?

c) Wie viele zusätzliche Fahrgäste erwartet die DB AG durch die Maßnahme im Fernverkehr?

- Nach Angaben der DB AG wurde im Abschnitt Köln–Düren eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 250 km/h realisiert (Fahrzeitgewinne SPFV (Thalys/ICE) 5 Min, SPNV (RE) ca. 1 – 2 Min).
- Nach Angaben der DB AG wurde im Abschnitt Aachen–Grenze D/B die Streckengeschwindigkeit von durchschnittlich 120 km/h auf 160 km/h angehoben (Fahrzeitgewinne SPFV (Thalys/ICE) ca. 1 Min, SPNV (RE) derzeit kein Fahrzeitgewinn).

- Nach Angaben der DB AG wird im Bereich Düren–Eschweiler eine Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf bis zu 200 km/h und im Bereich Eschweiler–Aachen auf bis zu 160 km/h realisiert. Die Inbetriebnahme ist für 2021 geplant (Fahrzeitgewinne SPFV (Thalys/ICE) ca. 2 Min, SPNV (RE) keine Fahrzeitverkürzungen).

Bzgl. der zu erwartenden Fahrgastzahlen sind der DB AG derzeit keine belastbaren Aussagen möglich.

12. Wie bewertet die Bundesregierung die Maßnahmen in der öffentlich zugänglichen Studie „Ertüchtigung des Bahnknotens Aachen“ ([www.aachen.ihk.de/blob/acihk24/standortpolitik/downloads/3623972/8170b740038bf2395af62c44fcdc5b4f/gutachten\\_schienenkorridor\\_abschlussbericht\\_2017-data.pdf](http://www.aachen.ihk.de/blob/acihk24/standortpolitik/downloads/3623972/8170b740038bf2395af62c44fcdc5b4f/gutachten_schienenkorridor_abschlussbericht_2017-data.pdf))?
  - a) Für welche der darin vorgestellten Maßnahmen ist eine Finanzierung durch den Bund vorgesehen, und welcher Zeitplan wird für deren Umsetzung angestrebt?
  - b) Welche Infrastrukturmaßnahmen sind auf Basis des am 9. Oktober 2018 vorgestellten Konzepts Deutschland-Takt im Eisenbahnknoten Aachen vorgesehen, und mit welchen Kosten rechnet der Bund bei diesen Maßnahmen?

Der am 9. Oktober 2018 vorgestellte Gutachterentwurf zum Zielfahrplan Deutschland-Takt geht davon aus, dass die in der Anlage zu § 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes als laufendes und fest disponiertes Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs gekennzeichnete Ausbaustrecke Aachen – Köln (Gesamtkosten 39 Mio. Euro) sowie die mittlerweile neu in den Vordringlichen Bedarf aufgenommenen Maßnahmen „Ausbaustrecke Grenze D/NL–Kaldenkirchen–Viersen–Rheydt-Odenkirchen“ (Gesamtkosten 210 Mio. Euro) realisiert werden. Die Maßnahmen im Vordringlichen Bedarf werden als Teil des Bedarfsplans Schiene vom Bund finanziert. Zum Zeitplan der Umsetzung können derzeit keine Angaben gemacht werden. Aus der derzeit laufenden Einplanung des Güterverkehrs in den Zielfahrplan Deutschlandtakt kann sich die Notwendigkeit weiterer Infrastrukturmaßnahmen ergeben, die in der Studie „Ertüchtigung des Bahnknotens Aachen“ enthalten sind.

13. Wie bewertet die Bundesregierung das bestehende Fernverkehrsangebot zwischen Aachen und Mönchengladbach?
  - a) Welches zukünftige Fernverkehrskonzept ist für die Bahnstrecke Aachen–Mönchengladbach auf Basis des am 9. Oktober 2018 vorgestellten Deutschland-Takts vorgesehen?
  - b) Inwiefern soll das Fernverkehrsangebot zwischen Aachen und Mönchengladbach erhöht werden, und welcher Zeitplan ist dafür vorgesehen?
  - c) Ab wann soll im Fernverkehr der Zwei-Stunden-Takt zwischen Aachen und Mönchengladbach eingeführt werden?

Im vorliegenden Entwurf des Zielfahrplans ist für den Streckenabschnitt Aachen–Mönchengladbach die Trasse einer zweistündlichen Fernverkehrsverbindung für die weitere Entwicklung der Infrastruktur unterstellt. Es liegt in der Entscheidung der Unternehmen, die Schienenpersonenverkehr anbieten, ob und wie sie diese Trasse nutzen.

Im Fernverkehr ist eine zweistündliche IC-Linie Aachen–Mönchengladbach–Krefeld–Dortmund–Kassel–Weimar–Gera–Chemnitz vorgesehen, sobald die Strecke zwischen Weimar und Gößnitz elektrifiziert ist.

14. Inwiefern ist es nach Einschätzung der Bundesregierung sinnvoll, im Fernverkehr zwischen Aachen und Berlin IC-Züge einzusetzen, welche die Bahnsteiglänge überschreiten?
- a) Wie wird diese Lösung in Bezug auf Professionalität, Fahrgastwechselzeit und Fahrgastfreundlichkeit bewertet?

Derzeit verstärkt die DB Fernverkehr AG das Taktangebot zwischen Köln und Berlin in nachfragestarken Zeiten durch zusätzliche IC-Fahrten. Dabei werden – im Rahmen der Verfügbarkeit geeigneter Fahrplantrassen und Fahrzeuge – u. a. auch umsteigefreie IC-Verbindungen von/nach Aachen angeboten. Um auf den stark nachgefragten Abschnitten im Fahrtverlauf (Ruhrgebiet–Berlin) ausreichend Sitzplätze anzubieten, fahren diese IC-Züge in der Regel mit sieben Wagen.

An den Bahnhöfen, an denen der Zug nicht komplett am Bahnsteig halten kann, werden die Reisenden durch die Mitarbeiter im Zug vorab informiert, an welchen Türen sie nicht aussteigen können. Während des Halts werden die Türen außerhalb des Bahnsteigs durch Mitarbeiter betreut, so dass Reisende an diesen Türen nicht aussteigen können. Der Betrieb und die Fahrgastwechselzeit werden durch das Vorgehen nicht beeinträchtigt.

- b) An welchen Stationen trat dieses Problem in der Vergangenheit auf und an welchen Stationen wird das Problem auch in Zukunft auftreten?

Derzeit betrifft dies die Halte Herzogenrath und Geilenkirchen.

- c) In welchen Bahnhöfen bzw. Stationen müssen nach Kenntnis der Bundesregierung die Bahnsteignutzlängen vergrößert werden, und bis wann sind derartige Anpassungen der Infrastruktur bis zu welchem Termin geplant?

Planungen in Bezug auf Stationen und Bahnsteiglängen müssen künftig am Zielfahrplan Deutschland-Takt ausgerichtet werden.

- d) Welche Alternativen stehen nach Kenntnis der Bundesregierung zur Lösung des Problems zur Verfügung und auf welche Kosten würden sich diese jeweils belaufen?
- e) Welche Fahrzeuge sollen in Zukunft im Fernverkehr von Aachen in Richtung Mönchengladbach eingesetzt werden?
- f) Welche Länge, Sitzplatzkapazität und Höchstgeschwindigkeit werden diese haben?

Die DB plant im Fernverkehr für die ab 2032 vorgesehene zweistündliche neue IC-Linie Aachen–Chemnitz den Einsatz von Intercity 2-Zügen mit fünf Doppelstockwagen. Ein Intercity 2 hat 468 Sitzplätze und eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Die Zuglänge (ohne Lok) beträgt 134,5 m.

15. Welche Möglichkeiten bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung, um die Fahrzeit des IC Aachen-Berlin zu verkürzen, und welche Veränderungen sind auf Basis des am 9. Oktober 2018 präsentierten Konzepts zum Deutschland-Takt hier in dieser Fernverkehrsrelation geplant?
- a) Inwiefern wurden diese Möglichkeiten bereits geprüft?

Mittelfristig plant die DB AG ab Ende 2023 eine Beschleunigung und Ausweitung ihres ICE-Angebots zwischen Köln/Düsseldorf und Berlin. Dieses Konzept wird derzeit mit den Aufgabenträgern des Nahverkehrs abgestimmt. Zudem plant die DB mittelfristig die Umstellung einiger IC-Leistungen auf ICE. Sowohl für einzelne Direktzüge als auch regelmäßige Umsteigeverbindungen Aachen–Berlin ergeben sich bis zu 15 Minuten kürzere Reisezeiten.

- b) Welche Bahnhöfe sollen in zukünftigen Zugläufen angefahren werden?

Im Fernverkehr der DB AG sollen ab 2032 in der geplanten zweistündlichen IC-Linie Aachen–Chemnitz bis Duisburg die Halte Aachen Hbf, Herzogenrath, Geilenkirchen, Rheydt, Mönchengladbach Hbf, Viersen und Krefeld angefahren werden.

16. Sind der Bundesregierung Planungen für zusätzliche IC-, EC- und ICE-Verbindungen durch Aachen bekannt?
17. Hat die Bundesregierung Kenntnis von Angebotsausweitungen auf bestehenden Fernverkehrslinien, und welcher konkrete Zeitplan ist dabei vorgesehen?

Die Fragen 16 und 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB Fernverkehr AG hat seit Dezember 2017 die ICE-Linie Brüssel–Aachen–Köln–Frankfurt von vier auf sechs Fahrten pro Tag und Richtung ausgeweitet. Ab April 2019 wird diese Linie durch eine tägliche siebte Fahrt pro Tag und Richtung ergänzt, wobei ein durchgehender Zweistundentakt realisiert wird. Nach erfolgter Elektrifizierung der Strecke Weimar–Gera–Gößnitz ist im Fernverkehr eine zweistündliche IC-Linie Aachen–Mönchengladbach–Krefeld–Duisburg–Paderborn–Kassel–Erfurt–Jena–Gera–Chemnitz vorgesehen.

18. Inwiefern ist der Bundesregierung bekannt, dass eine durchgängige Elektrifizierung der Ringbahn (Stolberg–Herzogenrath) aufgrund eines angrenzenden Flugplatzes nur mit hohem Aufwand durchführbar ist (bitte begründen)?
- a) Wie bewertet die Bundesregierung die Möglichkeit einer Elektrifizierung mit einer Fahrdrahtunterbrechung von wenigen Metern, welche von Elektrofahrzeugen stromlos und mit Schwung durchfahren wird?
- b) Weshalb hat das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) diese Lösung nach den Fragestellern vorliegenden Informationen verhindert und somit eine mehrjährige Verzögerung ausgelöst?
- e) Inwiefern ist das EBA bereit, seine Einschätzung zur Durchföhrung kurzer Elektrifizierungslücken mit Schwungfahrt zu überdenken?

Die Fragen 18a, 18b und 18e werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist mit dem beschriebenen Vorhaben nicht befasst und hat hierzu auch keine Einschätzung abgegeben.

- c) Inwiefern ist der Bundesregierung bekannt, dass dieser Betriebsablauf an anderen Orten bereits angewendet wird?
- d) Auf welchen Streckenabschnitten wird dieses Verfahren in Deutschland angewendet?

Die Fragen 18c und 18d werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Netz der DB Netz AG ist derzeit keine Stelle vorhanden, welche eine Fahrdrabtunterbrechung von wenigen Metern aufweist. Unabhängig davon arbeitet der Eisenbahnsektor derzeit an verschiedenen Lösungen, um auch auf nicht elektrifizierten Strecken bzw. Streckenabschnitten emissionsfrei fahren zu können.