

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hagen Reinhold, Michael Theurer, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/7064 –

Durchführbarkeit von Sonderfahrten im schienengebundenen Güterverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene hat viele Vorteile: Der knappe Straßenraum wird entlastet, die Bahn spielt ihre Massenleistungsfähigkeit aus, die Umwelt wird durch geringere Emissionen geschont und die aufwendige Schieneninfrastruktur wird besser ausgelastet. Aus diesen Gründen ist eine gute Schienenanbindung von Warenumserschlagplätzen wünschenswert. Gerade im Fall von Seehäfen können durch eine Hafenhinterlandanbindung Warenströme umweltfreundlich und kostengünstig an ihren Bestimmungsort verbracht werden. Bedarfsfahrten bzw. Sonderzüge sind bei dem ohnehin starren System des Verkehrsträgers Schiene relevant und eine der wenigen Möglichkeiten, um bei der geringeren Planbarkeit von Seetransporten (z. B. durch wetterbedingte Verspätungen) und der Unregelmäßigkeit von manchen Gütern mit dem flexibleren System Straße mitzuhalten.

Dazu kommt, dass es, neben dem vielfach zitierten LKW-Fahrermangel, bei der Bahn in ähnlichem Ausmaß den Lokführermangel gibt, dem es nach Auffassung der Fragesteller entgegenzuwirken gilt. Ein Lokführer mit ca. 38 Waggons kann 38 LKW-Fahrer ersetzen. Um diese Sonderfahrten zu realisieren, bedarf es, neben den notwendigen baulichen Gegebenheiten, jedoch auch einer auskömmlichen Personalausstattung, um eine effektive Schienenanbindung zu erreichen.

1. Wie beurteilt die Bundesregierung die Wichtigkeit von Sonderfahrten im Güterverkehr?

Die Bundesregierung hat die Bedeutung des Schienengüterverkehrs im Koalitionsvertrag mit der dauerhaften Umsetzung der Maßnahmen des Masterplans Schienengüterverkehr und dem Ziel mehr Verkehr auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern, zum Ausdruck gebracht. Zur Steigerung tragen auch die Sonderfahrten bei.

2. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil der Sonderzüge bzw. Bedarfsfahrten an der Gesamtzahl im Schienengüterverkehr?

Im Jahr 2018 verkehrten nach Mitteilung der Deutschen Bahn AG (DB AG) ca. 365 000 Sonderzüge des Schienengüterverkehrs, was einem Anteil von 5,2 Prozent der angemeldeten Güterverkehrstrassen entspricht.

3. Wie viele Sonderfahrten im Güterverkehr wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen fünf Jahren durchgeführt?

In den vergangenen fünf Jahren wurden folgende Sonderzüge im Schienengüterverkehr durchgeführt:

2014: 330 000,

2015: 332 000,

2016: 317 000,

2017: 356 000,

2018: 365 000.

4. Wie viele Sonderfahrten im Güterverkehr konnten in den vergangenen fünf Jahren nach Kenntnis der Bundesregierung nicht durchgeführt werden?

In den vergangenen fünf Jahren konnten acht Sonderzüge gemäß § 14d AEG (bis 31. August 2016) bzw. § 72 ERegG (ab 1. September 2016) nicht durchgeführt werden.

5. Wie viele Sonderfahrten konnten nach Kenntnis der Bundesregierung auf Grund von Personalmangel in den vergangenen fünf Jahren nicht durchgeführt werden?

Nach Angaben der DB AG liegen keine Informationen zu den Gründen für die jeweils konkrete nicht durchgeführte Sonderfahrt vor.

6. Wie viele kurzfristig angefragte Fahrten konnten 2018 nach Kenntnis der Bundesregierung nicht angesetzt werden (bitte nach Bundesland aufschlüsseln)?
7. Aus welchen Gründen konnten die Fahrten 2018 nach Kenntnis der Bundesregierung nicht angesetzt werden?
8. Wie viele kurzfristig angefragte Fahrten konnten 2017 nach Kenntnis der Bundesregierung nicht angesetzt werden (bitte nach Bundesland aufschlüsseln)?
9. Aus welchen Gründen konnten die angefragten Fahrten 2017 nach Kenntnis der Bundesregierung nicht angesetzt werden?

Die Fragen 6 bis 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In den Jahren 2017 und 2018 konnten alle Sonderzüge durchgeführt werden.

10. Wie viele Fahrten wurden 2018 nach Kenntnis der Bundesregierung mit alternativen Verbindungen zu einem anderen Zeitpunkt angeboten (bitte nach Bundesland aufschlüsseln)?

Nach Angaben der DB AG liegen für nicht durchgeführte Sonderzüge keine Informationen zu alternativen Verbindungen vor.

11. Wie viele Tonnen Güter wurden deshalb nach Kenntnis der Bundesregierung mit anderen Transportmitteln transportiert?

Wie viele Fahrzeuge (Luft, Land und Wasser) wurden hierfür eingesetzt?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

12. Wie viel mehr CO₂ bzw. andere Schadstoffe wurden nach Kenntnis der Bundesregierung hierdurch emittiert?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

13. Wie hoch ist der Mangel an Lokführern in allen Bereichen der Deutschen Bahn AG?

Aktuell fehlen nach Angabe der DB AG 733 Triebfahrzeugführer im Gesamtkonzern.

14. Wie hoch ist der Personalmangel bei der Deutschen Bahn AG nach Kenntnis der Bundesregierung im Bereich Güterverkehr?

Die DB Cargo beschäftigt europaweit ca. 29 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Nach Angabe der DB AG liegt DB Cargo rund 2 Prozent unter dem geplanten Personalstand.

15. Wie viele Lokführer wurden in den vergangenen fünf Jahren bei der Deutschen Bahn AG eingestellt?

Nach Angaben der DB AG wurden

2014: 411,

2015: 516,

2016: 625,

2017: 770 und

2018: 1 076

Triebfahrzeugführer eingestellt.

16. Wie viele Stellen sind bei der Deutschen Bahn AB bis heute unbesetzt?

Die DB AG plant dieses Jahr 22 000 Stellen neu zu besetzen. Dabei handelt es sich um 9 000 neugeschaffene Stellen und 13 000 Stellen, die neu besetzt werden sollen.

17. Wie viele Lokführer bilden die Deutsche Bahn AG und ihre Tochterunternehmen derzeit aus?

Bei der DB AG befinden sich derzeit 1 833 Personen in einer Lokführerausbildung,

- davon 1 163 in Berufsausbildung (331 beenden ihre Ausbildung vsl. in diesem Jahr)
- davon 670 in Funktionsausbildung (beenden ihre Ausbildung vsl. alle in diesem Jahr)

18. Durch welche Maßnahmen soll die mangelhafte Besetzung bei der Deutschen Bahn AG kurz-, mittel- und langfristig kompensiert werden?

19. Welche Strategie hat die Deutsche Bahn AG, um diesen Mangel langfristig zu beheben?

Die Fragen 18 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die DB AG stellt im Jahr 2019 insgesamt rund 22 000 neue Mitarbeiter ein. Dazu gehören auch über 2 000 neue Lokführer, sowohl Berufserfahrene als auch Auszubildende und Quereinsteiger. Neben mehr Investitionen in Fahrzeuge und Infrastruktur sind auch mehr Beschäftigte eine Maßnahme der „Agenda für eine bessere Bahn“. Neben Lokführern werden im Jahr 2019 auch vermehrt Instandhalter (ca. 3 300), Fahrdienstleiter (ca. 1 500) und Servicekräfte in den Zügen (ca. 1 300) eingestellt. Um das zusätzliche Personal gut und schnell qualifizieren zu können, erhöht die DB AG in diesem Jahr ihre Ausbildungs- und Qualifizierungskapazitäten um ein Drittel. In diesem Jahr will die DB AG insgesamt 4 000 Auszubildende einstellen, 200 mehr als im letzten Jahr.

Die DB AG bietet durch die jüngsten Tarifabschlüsse, attraktive Beschäftigungsbedingungen und verfügt über eine innovative, leistungsfähige Personalgewinnung. Zur Gewinnung neuer Mitarbeiter setzt die DB AG etwa auf Castings an Bahnhöfen und in Zügen oder macht ihre Berufe mit VR-Brillen hautnah erlebbar. Im letzten Jahr hat die DB AG das Anschreiben für die Bewerbung auf Ausbildungsstellen abgeschafft, um das Bewerben einfacher zu machen.

20. Wie viele intakte Schienenanbindungen existieren nach Kenntnis der Bundesregierung an deutschen Seehäfen, die die Häfen mit dem Hafenhinterland verbinden?
26. An wie vielen und welchen deutschen Seehäfen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung keine intakte Schienenanbindung bis zum nächsten Knotenpunkt an das Hafenhinterland (bitte nach Bundesland aufschlüsseln)?
29. An welchen Seehäfen können nach Kenntnis der Bundesregierung 740-m-Züge bereits heute Sonderfahrten übernehmen?

Die Fragen 20, 26 und 29 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Anlage verwiesen.

21. Zu welchen Häfen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Engpässe in der Schieneninfrastruktur, und wie werden diese behoben?

Im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege sind zahlreiche Projekte aufgelistet, deren Realisierung mittel- oder unmittelbar der Verbesserung der Schienenanbindung der See- bzw. Binnenhäfen dient. Teilweise sind die Maßnahmen abgeschlossen (z. B. dreigleisiger Ausbau Stelle–Lüneburg als wichtiges Projekt zur Schienenanbindung der deutschen Nordseehäfen), teilweise sind sie noch im Bau (z. B. ABS Oldenburg–Wilhelmshaven; hier sind die Kapazitäten zur Schienenanbindung des JadeWeserPorts durch den zweigleisigen Ausbau bereits verbessert worden, so dass kein Engpass mehr besteht. Bis Ende 2022 soll die Elektrifizierung erfolgen, um die ökologischen Vorteile des SGV zu realisieren.) oder in Planung (z. B. „Optimiertes Alpha-E + Bremen). Darüber hinaus werden durch Sonderprogramme und Investitionen in das Bestandsnetz Verbesserungen erreicht, die dem Seehafenhinterlandverkehr zugutekommen. Für den Hinterlandverkehr der Bremischen Seehäfen ist die Entlastung des Schienenknotens Bremen von besonderer Bedeutung. Die erforderlichen Maßnahmen wurden im Rahmen des Sofortprogramms Seehafenhinterlandverkehr realisiert.

22. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Auslastungszahlen der bahnseitigen Seehafenhinterlandanbindungen?

Die DB AG hat mitgeteilt, dass insbesondere auf den Streckenabschnitten Uelzen–Lüneburg–Hamburg, Bremerhaven–Bremen–Verden–Wunstorf sowie in den Knoten Hamburg und Hannover Kapazitätsengpässe vorliegen. Der Seehafenhinterlandverkehr in Mecklenburg-Vorpommern weist in der Regel ausreichende Kapazitäten für zusätzliche Verkehre auf.

23. Welche dieser Strecken verfügen nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit über eine Mobilfunkabdeckung von mindestens 4G, und welche dieser Strecken sollen bis 2020 über eine Abdeckung mit mindestens 4G verfügen?

Eine Versorgung dieser Strecken (Seehafenhinterlandanbindungen) mit 4G oder höher obliegt den öffentlichen Netzbetreibern (öNB) entsprechend der jeweiligen Lizenzauflagen aus der Frequenzauktion. Die Versorgungsverpflichtung der 4G-Frequenzauktion 2015 umfasst die Hauptverkehrswege des Fernverkehrs, definiert als ICE und IC Strecken mit > 2000 Fahrgästen pro Tag. Seehafenhinterlandanbindungen sind davon nicht direkt, ggf. aber indirekt, betroffen. Es bestehen nach Angaben der DB AG zahlreiche Kooperationsrunden zwischen DB AG und den Netzbetreibern zur kontinuierlichen Verbesserung der Versorgungsqualität u. a. in Tunneln.

24. An welchen Hafenhinterlandanbindungen sind nach Kenntnis der Bundesregierung in den nächsten fünf Jahren Sanierungsarbeiten an Brücken, am Gleisbett oder an den Signalanlagen geplant?

In den kommenden Jahren werden umfangreiche Investitionen zur Sicherstellung einer hohen Anlagenverfügbarkeit und Betriebsqualität im gesamten Bestandsnetz getätigt, um u. a. die Hafenhinterlandverkehre abwickeln zu können.

25. Werden diese Sanierungsarbeiten nach Einschätzung der Bundesregierung eine uneingeschränkte Befahrbarkeit zulassen?

Wenn nein, mit welchen Einschränkungen rechnet die Bundesregierung?

Zur Sicherstellung der hohen Anlagenverfügbarkeit und der Betriebsqualität werden die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen umfassend koordiniert, um die Einschränkungen so gering wie möglich zu halten. Hierbei wird insbesondere Wert auf eine optimale Verzahnung der bautechnologischen Anforderungen der Infrastrukturmaßnahme mit einem vertretbaren Betriebsprogramm während der Bauzeit gelegt.

27. Welche Auswirkungen wird die geplante Einführung des „Deutschlandtaktes“ auf den Gütenbahnverkehr, insbesondere bezüglich der Hinterlandanbindung der Seehäfen, haben?

Derzeit wird ein modellhafter Zielfahrplan für den Deutschland-Takt erarbeitet. Aktuell erfolgt die Einplanung des Schienengüterverkehrs in den Entwurf des Zielfahrplans und im Zuge dessen auch die Berücksichtigung der Hinterlandanbindung der Seehäfen.

28. Welche Maßnahmen sind aus Sicht der Bundesregierung nötig, um eine bedarfsgerechte Hafenhinterlandanbindung zu gewährleisten?

Die Hafenhinterlandanbindungen können dann als bedarfsgerecht angesehen werden, wenn die prognostizierten Umschlagmengen der Häfen ohne Kapazitätsengpässe durch das dem allgemeinen Verkehr dienende Schienennetz aufgenommen werden können. Zur Feststellung von Kapazitätsengpässen wurde für den Bundesverkehrswegeplan 2030 eine Verkehrsprognose erstellt, in die Ergebnisse aus der Strukturdaten- und Seeverkehrsprognose eingeflossen sind. Für die Beseitigung von Engpässen hin zu einer bedarfsgerechten Hafenhinterlandanbindung müssen die als Vordringlicher Bedarf identifizierten Schienenprojekte realisiert werden.

Bundesland	Ort	Bezeichnung	intakte Schienenanbindung vorhanden?	Eignung für 740-m-Züge gegeben?	Bemerkungen
Mecklenburg-Vorpommern	Wismar	Seehafen Wismar	ja	nein	
Mecklenburg-Vorpommern	Rostock	Seehafen Rostock	ja	ja	
Mecklenburg-Vorpommern	Rostock	Fracht- und Fischereihafen	ja	nein	
Mecklenburg-Vorpommern	Stralsund	Seehafen Stralsund	ja	ja	
Mecklenburg-Vorpommern	Sassnitz	Mukran Port	ja	nein	
Mecklenburg-Vorpommern	Greifswald	Hafen Ladebow	ja	nein	Strecke Greifswald – Ladebow (Hafenbahn Greifswald) befindet sich im Eigentum der Universitäts- und Hansestadt Greifswald (UHGW). Die UHGW hat die Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co. KG (RIN) mit dem Betrieb der Hafenbahn Greifswald beauftragt. Die Angabe zur fehlenden Eignung für 740-m-Verkehre bezieht sich auf den Bahnhof Greifswald (DB Netz AG). Gegenwärtig ist die Abwicklung von Zügen bis zu einer Gesamtlänge von ca. 680 m möglich.
Mecklenburg-Vorpommern	Vierow	Hafen Vierow	ja	nein	Hafen befindet sich an der Bahnstrecke (Greifswald –) Abzweig Schönwalde – Lubmin. Diese befindet sich im Eigentum der EWN Entsorgungswerk für Nuklearanlagen GmbH. Die Angabe zur fehlenden Eignung für 740-m-Verkehre bezieht sich auf den Bahnhof Greifswald (DB Netz AG). Gegenwärtig ist dort die Abwicklung von Zügen bis zu einer Gesamtlänge von ca. 680 m möglich.
Mecklenburg-Vorpommern	Lubmin	Industriehafen Lubmin	ja	nein	Hafen befindet sich an der Bahnstrecke (Greifswald –) Abzweig Schönwalde – Lubmin. Diese befindet sich im Eigentum der EWN Entsorgungswerk für Nuklearanlagen GmbH. Die Angabe zur fehlenden Eignung für 740-m-Verkehre bezieht sich auf den Bahnhof Greifswald (DB Netz AG). Gegenwärtig ist dort die Abwicklung von Zügen bis zu einer Gesamtlänge von ca. 680 m möglich.
Mecklenburg-Vorpommern	Wolgast	Hafen Wolgast	nein	entfällt	Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist die UBB Usedomer Bäderbahn GmbH.
Mecklenburg-Vorpommern	Ueckermünde	Industriehafen Ueckermünde	nein	entfällt	
Niedersachsen	Brake	Seehafen Brake	ja	nein	
Niedersachsen	Cuxhaven	Seehafen Cuxhaven	ja	ja	
Niedersachsen	Emden	Seehafen Emden Außenhafen	ja	nein	Herstellung von 2 Gleisen mit einer Mindestgleislängenzüge von je 740m im Rahmen des 740-Netzes seitens des Bundes geplant.
Niedersachsen	Leer	See- und Binnenhafen Leer	ja	nein	Anbindung an den Hafen über Infrastruktur der Stadtwerke Leer.
Niedersachsen	Nordenham	Seehafen Nordenham	ja	nein	Anbindung an den Hafen über Infrastruktur der Hanseatischen Infrastrukturgesellschaft (Nordenham – Blexen)
Niedersachsen	Oldenburg	Seehafen Oldenburg	ja	nein	
Niedersachsen	Papenburg	See- und Binnenhafen Papenburg	ja	nein	
Niedersachsen	Stade	Industriehafen Stade	ja	nein	
Niedersachsen	Wilhelmshaven	Tiefwasserhafen Wilhelmshaven (IWP)	ja	ja	
Bremen	Bremen	Industriehafen (rechtes Weserufer)	ja	ja	
Bremen	Bremen-Neustadt	Neustädter Häfen (linkes Weserufer)	ja	ja	
Bremen	Bremerhaven	Seehafen Bremerhaven (div. Hafenanlagen)	ja	ja	
Hamburg	Hamburg	Seehafen Hamburg (div. Hafenanlagen)	ja	ja	Anbindung an den Hafen über Infrastruktur der Hamburg Port Authority
Schleswig-Holstein	Brunsbüttel	Häfen Brunsbüttel	ja	nein	
Schleswig-Holstein	Flensburg	Hafen Flensburg	nein	entfällt	
Schleswig-Holstein	Kiel	Port of Kiel	ja	nein	Herstellung von einem Gleis mit einer Mindestgleislängenzüge von 740m im Rahmen des SHHV-Programms des Bundes in Umsetzung
Schleswig-Holstein	Lübeck	Hafen Lübeck (div. Hafenanlagen)	ja	ja	Anbindung an den Hafen über Infrastruktur der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

