

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Torsten Herbst, Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Bernd Reuther, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Christine Aschenberg-Dugnus, Jens Beeck, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Britta Katharina Dassler, Bijan Djir-Sarai, Christian Dürr, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Dr. Jürgen Martens, Christoph Meyer, Alexander Müller, Frank Müller-Rosentritt, Dr. Martin Neumann, Dr. Stefan Ruppert, Christian Sauter, Frank Schäffler, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Bettina Stark-Watzinger, Benjamin Strasser, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Dr. Andrew Ullmann, Johannes Vogel (Olpe), Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

740-Meter-Netz für Güterzüge

Die Bundesregierung hat am 27. November 2017 durch den Parlamentarischen Staatssekretär Enak Ferlemann (Bundestagsdrucksache 19/151, Antwort auf die Schriftlichen Fragen 63 und 64 des Abgeordneten Sören Bartol) schriftlich mitgeteilt, dass sie für die Ermöglichung der europäischen Güterzug-Standardzuglänge von 740 Metern ein Programm zur Engpassbeseitigung im deutschen Eisenbahnnetz durchführen möchte. Dies wurde aus dem Potenziellen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP 2030, S. 169, Nr. 31) in den Vordringlichen Bedarf erhoben (Bundesschienenwegeausbaugesetz). Bislang können nur etwa 10 Prozent der in Deutschland verkehrenden Güterzüge mit der europäischen Standardzuglänge unterwegs sein, was dazu führt, dass die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße durch die vorhandene Netzinfrastruktur beeinträchtigt wird. Im kombinierten Verkehr könnten durch das 740-Meter-Netz so deutlich mehr Container pro Zug transportiert und bei einem Vollzug etwa 52 LKW ersetzt werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. An welchen Stellen im deutschen Eisenbahnnetz will die Bundesregierung dieses punktuell für das 740-Meter-Netz ausbauen?

In welcher Weise sollen dazu zu kurze Signalabstände durch eine Digitalisierung des Netzes und der Stellwerke optimiert werden (bitte nach Bundesländern auflisten)?

2. An welchen Stellen im deutschen Eisenbahnnetz werden zur punktuellen Netzoptimierung zugleich Elektrifizierungen notwendig (bitte nach Bundesländern auflisten)?
3. An welchen Stellen müssen Ausweichgleise neu gebaut und bestehende Gleise verlängert werden (bitte nach Bundesländern auflisten)?
4. Welche Länge plant die Bundesregierung für neue Ausweichgleise/Überholgleise, da Experten eine eher großzügige Planung von jeweils 1 000 Metern favorisieren?
5. Welche Optimierungs- und Umbaumaßnahmen plant die Bundesregierung für das 740-Meter-Netz in den deutschen Güterzugbahnhöfen?
Gibt es in diesem Zusammenhang Neubaupläne für zusätzliche Güterbahnhöfe und Gleisanschlüsse (bitte nach Bundesländern auflisten)?
6. Ab wann kann mit dem Ausbau der in den Fragen 1 bis 5 genannten Vorhaben begonnen werden?
Hat die Bundesregierung dazu die Finanzierung geklärt?
Auf welchen aktuellen Daten basieren Zahlen des Bundesverkehrsministeriums, nachdem der Aufwand für die Beseitigung aller Netzengpässe rund 405 Mio. Euro bei einem Kosten-Nutzenfaktor von 4,8 betrage (bitte nach Bundesländern auflisten)?
7. Welche weiteren Pläne hat die Bundesregierung, um das deutsche Eisenbahnnetz mit dem europäischen Kernnetz in Bezug auf die 740-Meter-Züge technisch und infrastrukturell zu harmonisieren (Pläne der EU-Kommission für das europäische Kernnetz 2030)?
8. Inwiefern gibt es Pläne und schon getroffene Vereinbarungen der Bundesregierung mit den europäischen Partnern für ein europäisches Infrastrukturmanagement für den Schienengüterverkehr?
9. Welche Pläne hat die Bundesregierung zum Ausweichstreckenmanagement für die Rheintalbahn, Südwestdeutschland, Frankreich und die Schweiz (insbesondere nach dem Unfall und der Streckensperrung Rastatt-Niederbühl), um kurze oder längere Sperrungen in diesem Bereich künftig zu vermeiden?
Welche genauen Abstimmungen gibt es dazu mit den betroffenen Nachbarländern, den Bundesländern in Südwestdeutschland, der Deutschen Bahn AG sowie den Verbänden und Unternehmen aus der Eisenbahnbranche, dem Schienengüterverkehr und dem Logistiksektor?
10. Welche zusätzlichen Baumaßnahmen in Bezug zu Frage 9 sind zum Beispiel bei zusätzlichen Bahnkurven in Südwestdeutschland und besonders in der Region Karlsruhe notwendig?
11. Wie wird die Bundesregierung speziell im Bereich der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen und ihrer Containerumschlagplätze sicherstellen, dass eine Zuglänge von 740 m genutzt werden kann?
12. Welche Kooperationen und Absprachen sind an dieser Stelle mit der Deutsche Bahn AG geplant, und wie wird die Bundesregierung den bislang schleppenden Ausbau der Hinterlandanbindung beschleunigen?

Berlin, den 20. März 2018

Christian Lindner und Fraktion