

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, Dirk Brandes, Dr. Rainer Kraft und der Fraktion der AfD

Aktuelle Probleme des Schienengüterverkehrs

Deutschland ist in der EU das wichtigste Transitland für Güterverkehr (<https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/themen/aussenwirtschaft/verkehr/st-rassenverkehr/213158>). Dies gilt insbesondere für den Schienengüterverkehr: Immerhin sechs der neun (multimodalen) TEN-V-Korridore verlaufen unter anderem durch Deutschland. Das aus diesen neun Korridoren bestehende Kernnetz soll bis zum Jahr 2030 fertiggestellt sein (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/s/DE/Artikel/G/transeuropaeische-verkehrsnetze.html>).

Der nach und durch Deutschland führende grenzüberschreitende Schienengüterverkehr bereitet insbesondere ausländischen Unternehmen bereits seit längerem Probleme. Vor allem auf dem 1 300 Kilometer langen Rhein-Alpen-Korridor zwischen Rotterdam und Genua kommt es immer wieder zu massiven Verzögerungen und Zugausfällen. Zwei Brennpunkte bilden hier der Zulauf zum Gotthard-Basistunnel und der Streckenabschnitt Rastatt. Letzterer ist nach dem Tunneleinbruch im Sommer 2017 nur eingeschränkt befahrbar. Und während die Schweiz den Ceneri-Basistunnel bereits fertiggestellt hat, ist Deutschland mit dem Bau des Zulaufs zum Gotthard-Basistunnel seit zwei Jahrzehnten im Verzug. Am Rhein gibt es zudem drei Baustellen, auf denen zu gleicher Zeit beiderseits des Rheins an der Schienenstrecke gebaut wird (<https://www.swissinfo.ch/ger/deutschland-bremst-eisenbahn-gueterverkehr-durch-europa-aus/46010168>; <https://www.eurotransport.de/artikel/gueterverkehre-aus-dem-takt-mehr-resilienz-fuer-die-schiene-11197526.html>).

Seit Kurzem ist der grenzüberschreitende Schienengüterverkehr offensichtlich stark gestört. So heißt es am 9. Dezember 2021 in der Fachpresse, dass „der Schienengüterverkehr in und durch Deutschland auf Hauptkorridoren seit zwei Wochen nahezu zum Erliegen kommt“ (<https://www.eurotransport.de/artikel/gueterverkehr-massiv-gestoert-chaos-auf-der-schiene-verantwortung-bei-dbnetz-11197298.html>). Ausländische Schienengüterverkehrsunternehmen haben deshalb Ende November einen Brandbrief an die EU-Verkehrskommissarin, an den zu diesem Zeitpunkt noch amtierenden Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer, an den zu diesem Zeitpunkt designierten Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing und an den Vorstand der DB Netz AG, Frank Sennhenn, geschrieben (ebd.).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Sind der Bundesregierung die jüngsten Klagen der ausländischen Schienengüterverkehrsunternehmen hinsichtlich der Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur bekannt?

Wenn ja, welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung hieraus für ihr eigenes Handeln?

2. Hat die Bundesregierung ähnliche Beschwerden auch von Seiten inländischer Schienengüterverkehrsunternehmen wahrgenommen, und wenn ja, welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung hieraus für ihr eigenes Handeln?
3. Auf welchen Strecken bzw. an welchen Stellen im Schienennetz der DB Netz AG ist der Schienengüterverkehr nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit
 - a) stark beeinträchtigt (weniger als 50 Prozent der üblichen Leistungsfähigkeit) oder
 - b) zum Erliegen gekommen?
4. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die aktuelle Anzahl der Baustellen auf dem Schienennetz der DB Netz AG, die jeweils eine geplante Dauer von
 - a) mehr als einer Woche,
 - b) mehr als einem Monat,
 - c) mehr als drei Monaten,
 - d) mehr als sechs Monaten oder
 - e) mehr als einem Jahr haben?
5. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der Güterzüge ausländischer und inländischer Unternehmen, die
 - a) mehr als eine Stunde,
 - b) mehr als fünf Stunden,
 - c) mehr als zwölf Stunden,
 - d) mehr als 24 Stunden,
 - e) mehr als einen Tag,
 - f) mehr als eine Woche verspätet waren oder
 - g) ganz ausgefallen sind?
6. Auf welchen Strecken des Schienennetzes der DB Netz AG gab es nach Kenntnis der Bundesregierung die meisten Verspätungsminuten von Güterzügen ausländischer und inländischer Schienenverkehrsunternehmen zwischen Januar und November 2021 (bitte die fünf am stärksten betroffenen Strecken nennen)?
7. Wie verläuft nach Kenntnis der Bundesregierung „auf dem Papier“ die Abstimmung der Baustellen im Schienennetz der DB Netz AG mit ausländischen und inländischen Schienenverkehrsunternehmen, insbesondere den Unternehmen des Schienengüterverkehrs?
8. Wie lang ist nach Kenntnis der Bundesregierung – in Abhängigkeit von der Dauer und Größe der geplanten Baustelle – die Vorlaufzeit, die zur Information der ausländischen und inländischen Schienenverkehrsunternehmen vorgesehen ist?

Berlin, den 5. Januar 2022

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion