

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Torsten Herbst, Daniela Kluckert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/1417 –**

### **740-Meter-Netz für Güterzüge**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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). Bisher 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.

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)?

3. An welchen Stellen müssen Ausweichgleise neu gebaut und bestehende Gleise verlängert werden (bitte nach Bundesländern auflisten)?

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)?

Die Fragen 1, 3 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Einzelmaßnahmen des Bedarfsplanvorhabens „Überholgleise für 740m-Züge“ können der beigelegten Anlage entnommen werden, die auch eine Kategorisierung der notwendigen Arbeiten enthält.

2. An welchen Stellen im deutschen Eisenbahnnetz werden zur punktuellen Netzoptimierung zugleich Elektrifizierungen notwendig (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?

Die Fragen 2 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Maßnahmen des Bedarfsplanvorhabens „Überholgleise für 740m-Züge“ beschränken sich auf die Herstellung der für diese Züge notwendigen Gleisnutzlängen von größer/gleich 750 m, einschließlich zugehöriger Oberleitungsanlage. Zusätzliche Elektrifizierungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand dieses Vorhabens.

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)?

Die Planung für die Umsetzung der Maßnahmen wurde vom Vorhabenträger DB Netz AG bereits aufgenommen. Der Bund hat hierfür die erforderlichen Planungsmittel im Rahmen entsprechender Planungsvereinbarungen bereitgestellt, wie auch die Mittel für die Realisierung erster Einzelmaßnahmen. Die Kostenermittlung erfolgte für alle Einzelmaßnahmen auf einer einheitlichen Basis im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans.

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)?

Grundlagen für die technische und infrastrukturelle Harmonisierung in Europa sind das Europäische Abkommen über die Hauptlinien des internationalen Eisenbahnverkehrs (AGC), das für Strecken mit Güterverkehr u. a. eine zweckmäßige Mindestlänge von Überholungsgleisen von 750 m festlegt, sowie die Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und die Technischen Spezifikationen Interoperabilität (TSI) für die einzelnen Teilsysteme.

In Deutschland ist die Einführung des europäischen Zugsicherungssystems ETCS von herausragender Bedeutung, um den grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr auf der Schiene zu stärken. Erste Strecken sind bereits in Betrieb, hierunter weite Abschnitte der Neubaustrecke Berlin – München. Die Priorisierung der weiteren Streckenausrüstung richtet sich nach den Vorgaben des European Deployment Plan (EDP) entlang transeuropäischer Korridore. Gegenstand

der Ausrüstung nach dem EDP bis 2023 sind der Korridor Rhein-Alpen sowie sieben Grenzübergänge.

8. Inwiefern gibt es Pläne und schon getroffene Vereinbarungen der Bundesregierung mit den europäischen Partnern für ein europäisches Infrastrukturmanagement für den Schienengüterverkehr?

Deutschland ist gemeinsam mit den anderen jeweils verpflichteten EU-Mitgliedstaaten sowie der Schweiz und Norwegen an sechs von neun Güterverkehrskorridoren beteiligt, die gemäß der am 09. November 2010 in Kraft getretenen Verordnung (EU) Nr. 913/2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr einzurichten waren.

Einer dieser Korridore mit deutscher Beteiligung ist der Korridor „Rhein-Alpen“ mit weiterer Beteiligung der Niederlande, Belgiens, der Schweiz und Italien, dessen Hauptroute Seebrügge – Antwerpen/Amsterdam/Vlissingen/Rotterdam – Duisburg – Basel – Mailand – Genua ist und die Rheintalstrecke in dem genannten Bereich als Hauptstrecke mit einbezieht.

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?

Die im Korridor „Rhein-Alpen“ beteiligten Infrastrukturbetreiber haben mit Unterstützung durch den Verband der Europäischen Infrastrukturbetreiber „Rail Net Europe“, der Europäischen Kommission, der zuständigen Ministerien der beteiligten Staaten, der Plattform der Europäischen Infrastrukturbetreiber „PRIME“ sowie der Plattform der Europäischen Eisenbahnverkehrsunternehmen „RU Dialogue“ den Entwurf eines Notfallhandbuchs erarbeitet, das Maßnahmen der Infrastrukturbetreiber im Falle unvorhergesehener Betriebsunterbrechungen der Schieneninfrastruktur mit internationalen Auswirkungen beschreibt, insbesondere zum Verkehrsmanagement und den Kommunikationswegen.

10. Welche zusätzlichen Baumaßnahmen in Bezug zu Frage 9 sind zum Beispiel bei zusätzlichen Bahnkurven in Südwestdeutschland und besonders in der Region Karlsruhe notwendig?

Der Bundesverkehrswegeplan berücksichtigt als Ausweichstrecken in Südwestdeutschland die Aus-/Neubaustrecke Molzau – Graben-Neudorf – Karlsruhe, so dass zwischen Mannheim und Karlsruhe bis zu drei unabhängige Wege für den Güterverkehr zur Verfügung stehen sowie als großräumige Umleitstrecke den güterzugtauglichen Ausbau der Gäubahn Stuttgart – Singen – Grenze D/CH mit einer Verbindungskurve in Singen und der durchgehenden Gewährleistung des Lichtraumprofils gemäß P/C 410 für Züge des Kombinierten Verkehrs.

Im Potenziellen Bedarf ist zudem ein Ausbau der Strecke Kehl – Appenweier mit einer zusätzlichen Verbindungskurve in Appenweier enthalten. Bei positiver gesamtwirtschaftlicher Bewertung steigt das Vorhaben in den Vordringlichen Be-

darf auf. In diesem Fall würde die Umleitungsstrecke über Straßburg und Mülhausen nach Basel durch zusätzliche Kapazitäten im Bereich des Abzweigs von der Rheintalbahn weiter gestärkt.

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?

Bei der Konzeption und Bewertung des 740m-Netzes wurde die Hinterlandanbindung der Seehäfen und der bundeseigenen Containerumschlagplätze berücksichtigt. Für einen ggf. erforderlichen Ausbau von nicht-bundeseigenen Containerumschlagplätzen kommt eine Förderung des Bundes in Betracht.

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?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 4 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 19/1383 verwiesen.

Anlage

**Maßnahmen des Bedarfsplanvorhabens „Überholgleise für 740m-Züge“**

Bundesland	Bahnhof	Signalversetzung/ neues Signal	Gleisverlängerung	Gleisneubau	Umbau Bahnhofskopf
BB	Baruth (Mark)		x		
BB	Berkenbrück	x			
BB	Fangschleuse	x			
BB	Neustadt (Dosse)	x			
BB	Satzkorn			x	
BB	Walddrehna			x	
BB	Wusterwitz		x		
BW	Graben-Neudorf				x
BW	Karlsruhe-Durlach		x		
BW	Lauda				x
BW	Pforzheim Hbf				x
BW	Wilferdingen-Singen				x
BY	Aschaffenburg	x			
BY	Beratzhausen		x		
BY	Emskirchen	x			
BY	Fischbach (Inn)				x
BY	Fürth (Bay) Hbf	x			
BY	Kahl				x
BY	Kirchseon				x
BY	Lehrberg				x
BY	Mammendorf				x
BY	Mangolding				x
BY	Markt Bibart			x	
BY	Mering Bbf			x	
BY	Neumarkt (Oberpf)	x			
BY	Neustadt/Aisch	x			
BY	Neu-Ulm Bbf			x	
BY	Otting-Weilheim				x
BY	Prien am Chiemsee				x
BY	Regensburg Hbf	x			
BY	Steinach/R.o.d.T.				x
BY	Straßkirchen				x
BY	Straubing			x	
BY	Sünching		x		

Bundesland	Bahnhof	Signalversetzung/ neues Signal	Gleisverlängerung	Gleisneubau	Umbau Bahnhofskopf
BY	Treuchtlingen	x			
BY	Wicklesgreuth		x		
HE	Darmstadt-Eberstadt	x			
HE	Heppenheim / Bergstraße	x			
HE	Marburg (Lahn)	x			
HH	Hamburg-Bergedorf Gbf	x			
NI	Bad Bentheim				x
NI	Einbeck-Salzderhelden	x			
NI	Emden Rbf				x
NI	Kirchhorsten				x
NI	Meppen				x
NI	Rehren		x		
NI	Schandelah	x			
NW	Baal Gbf	x			
NW	Hamm Rbf	x			
NW	Neuss Gbf				x
NW	Nottuln-Appelhülsen	x			
NW	Schwelm				x
NW	Sechtem	x			
NW	Sudmühle		x		
RP	Bingen Hbf	x			
RP	Kaiserslautern	x			
RP	Kindsbach	x			
RP	Urmitz	x			
SH	Schwarzenbek	x			
SL	Homburg (Saar) Hbf	x			
SN	Dornreichenbach	x			
SN	Kurort Rathen	x			
SN	Oschatz	x			
ST	Gardelegen Üst				x
ST	Köthen				x
ST	Röblingen am See				x
ST	Sangerhausen				x

<b>Bundesland</b>	<b>Bahnhof</b>	<b>Signalversetzung/ neues Signal</b>	<b>Gleisverlängerung</b>	<b>Gleisneubau</b>	<b>Umbau Bahnhofskopf</b>
TH	Mechterstedt-Sättelstädt	x			
TH	Seebergen	x			
TH	Wartha	x			
TH	Wutha		x		

