

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Frank Sitta, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/17327 –**

### Nutzung grenzüberschreitender Güterverkehrskorridore

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Stärkung des Schienengüterverkehrs bildet eine zentrale Säule des Klimaschutzprogramms 2030: 30 Prozent des Güterverkehrs sollen über die Schiene abgewickelt werden (Quelle: Der Tagesspiegel „Warum der Güterverkehr das größte Problem der Bahn ist“ vom 27. Januar 2019; abrufbar unter: <https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/db-cargo-warum-der-gueterverkehr-die-groesste-baustelle-der-bahn-ist/23915420.html>). Spätestens seit der Schaffung grenzüberschreitender Güterverkehrskorridore durch die Verordnung – VO – (EU) Nr. 913/2010 steht fest, dass dieses Ziel europäisch gedacht werden muss. Dementsprechend kooperiert die DB Netz AG als Betreiber der Infrastruktur mit den Partnerorganisationen des jeweiligen Korridors in den Exekutivräten gemäß Artikel 8 VO (EU) 913/10.

Allerdings erschweren extreme Wetterlagen zunehmend die reibungslose Nutzung der grenzüberschreitenden Güterverkehrswege. Es überrascht nicht, dass Deutschland kürzlich im weltweiten Klima-Risiko-Index zu den drei gefährdetsten Ländern zählte (Deutsche Welle „Deutschland unter den Top Drei bei Klimaschäden“ vom 4. Dezember 2019; abrufbar unter: <https://www.dw.com/de/t%C3%B6dliches-klima-weltweit-durch-hitze-sturm-und-flut-klima-risiko-index/a-51506072>). Symptomatisch hierfür sind nach Ansicht der Fragesteller die mehrtägigen Sperrungen des Brennerkorridors und des Korridors über die Tauern im November 2019 infolge von Regen- und Schneefall.

1. Liegen der Bundesregierung Kenntnisse über Einschränkungen der Schienengüterverkehrswege auf dem Bundesgebiet infolge von extremen Wetterlagen in den vergangenen zwölf Monaten vor?

Wenn ja, welche Korridore waren zeitweise gesperrt, und wie lange dauerte im Durchschnitt die Wiederherstellung der Strecke bis zur vollständigen Nutzung?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) wurden nach der Definition zu extremen Wetterlagen der Richtlinie 420.1000 des Störungsmanagements Betriebsleitstellen DB Netz AG alle Sturmtiefs nach Stufe 3 berücksichtigt.

Dies waren die Sturmtiefs Bennet (März 2019), Eberhard (März 2019), Mortimer (September 2019) und Sabine (Februar 2020). Sie haben zu 25 Totalsperungen auf Korridorstrecken geführt. Dabei wurden sowohl die Hauptstrecken als auch die Ausweichstrecken der Korridore berücksichtigt.

Sturmtief	Anzahl der Störungen
Bennet	2
Eberhard	7
Mortimer	2
Sabine	14

Korridor	Anzahl der Störungen*
RFC 1 (Rhine-Alpine)	9
RFC 3 (Scandinavien – Mittelmeer)	4
RFC 4 (Atlantik)	2
RFC 7 (Orient – Ost-Mittelmeer)	3
RFC 8 (Nordsee – Baltik)	10

\* Eine Störung kann mehrere Korridore betreffen. Daher ist die Anzahl der Störungen in den Korridoren höher als die Gesamtzahl der Störungen durch die jeweiligen Sturmtiefs.

Im Durchschnitt dauerte die vollständige Entstörung der Strecke bis zum Regelbetrieb 12 Stunden 15 Minuten. Eine eingleisige Betriebsführung war teilweise bereits früher wieder möglich. Vier der 25 Störfälle hatten eine Dauer größer als 24 Stunden.

2. Wie viele Ladeeinheiten sind nach Kenntnis der Bundesregierung hiervon betroffen gewesen (bitte nach Wetterereignis und Korridor aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

3. Welche präventiven Maßnahmen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung ergriffen, um die reibungslose Nutzung des deutschen Schienennetzes durch den Güterverkehr auch in Zeiten extremer Wetterlagen zu garantieren?

Nach Auskunft der DB AG gibt es seitens der DB Netz AG die Abteilung „Großstörungsmanagement“. Diese ergreift Maßnahmen, um die Auswirkungen extremer Wetterlagen und anderer außerordentlicher Ereignisse auf den operativen Eisenbahnbetrieb kontrolliert und koordiniert abzarbeiten bzw. die Folgen für den Eisenbahnverkehr und die Eisenbahninfrastruktur so gering wie möglich zu halten.

Bausteine im Großstörungsmanagement sind neben der Definition von Prozessen zur strukturierten und einheitlichen Abarbeitung von Großstörungslagen, vor allem die Zentrale und die regionalen Arbeitsstäbe. Kommunikationspläne und Dispositionskonzepte, kontrollierter Steuerung von Entstörkapazitäten und umfassender Information der Eisenbahnverkehrsunternehmen, sollen eine schnelle und zielführende Beherrschung der Lage sicherstellen.

Auf die vergangenen und künftig zu erwartenden Hitzewellen reagiert die DB Netz AG im Rahmen eines Hitze-Programms, u. a. mit früherer Wartung und Sommerfestmachung hitzesensibler Infrastrukturanlagen, mit reduzierten Inspektionsabständen in den Sommermonaten sowie digitaler Sensorik zur Temperaturüberwachung sensibler Stellwerke und Gleise.

Die Vegetationsstrategie 2020 der DB Netz AG verfolgt das Ziel, die Sturmsicherheit nachhaltig zu erhöhen. Die Inspektion der Baumbestände wurde deutlich intensiviert, notwendiger Baumfällungen wurden risikobasiert priorisiert und es gibt forstliche Konzepte zur Erziehung sturmesistenter Bestände.

In Vorbereitung auf die Winterperiode setzt die DB Netz AG präventiv organisatorische und technische Maßnahmen um, damit ein reibungsloser Bahnbetrieb gewährleistet werden kann. Im Fokus steht die Inspektion und Wartung der Weichenheizungsanlagen sowie der Einsatz von Räum- und Sicherungskräften zur manuellen Räumung.

4. Haben die mehrtägigen Sperrungen der Korridore in Österreich aus Sicht der Bundesregierung Auswirkungen auf das Ziel der Bundesregierung bis 2030 30 Prozent des Güterverkehrs auf die Schiene zu verlagern?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, warum nicht?

5. Ergeben sich aus den genannten Streckensperrungen Konsequenzen für die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr, insbesondere in Bezug auf den Abschnitt „Leistungsfähige Infrastruktur für den Schienengüterverkehr bereitstellen“?

Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, mit einem Schienenpakt von Politik und Wirtschaft das System Schiene zu stärken und bis 2030 u. a. mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern. Im Koalitionsvertrag hat die Bundesregierung zudem vereinbart, die Maßnahmen des Masterplans Schienengüterverkehr dauerhaft umzusetzen. Ein zentrales Handlungsfeld im Masterplan Schienengüterverkehr ist die Bereitstellung leistungsfähiger Eisenbahninfrastruktur, die eine wichtige Voraussetzung für die Stärkung des Schienengüterverkehrs ist.

Eine deutliche Verschiebung des Modal Split zugunsten des Schienengüterverkehrs ist nur realisierbar, wenn zusätzlich zum geplanten Infrastrukturausbau nach Bundesverkehrswegeplan (BVWP) (wie der Ausbau des 740-Meter-Netzes auf den Güterverkehrskorridoren) in erheblichem Umfang weitere Maßnahmen zur Erweiterung der Infrastrukturkapazität hinzukommen. Darüber hinaus muss die Wettbewerbsfähigkeit und die Innovationskraft des Sektors kontinuierlich gesteigert werden.

Die Maßnahmen der Bundesregierung wirken langfristig und nachhaltig. Wetterbedingten Sperrungen, wie auf den zwei Streckenabschnitten in Österreich, sind kurzfristig auftretende Probleme. Überdauernde Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

6. Wird sich die Bundesregierung zukünftig über die Exekutivräte nach Artikel 8 VO für eine reibungslosere Nutzung der grenzüberschreitenden Güterverkehrskorridore einsetzen?

Wenn ja, wie?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung beteiligt sich seit der Einrichtung der ersten Korridore für den wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr gem. VO (EU) Nr. 913/2010 im Jahr 2010 nachhaltig an den Arbeiten der Exekutivräte. Diese werden von den Verkehrsministerien der an den jeweiligen Korridoren gelegenen Mitgliedsstaaten gebildet. Deutschland ist dabei an sechs, der demnächst elf Korridore beteiligt. Es findet in diesen Gremien und auf europäischer Ebene ein intensiver Austausch auch mit den an den Korridoren beteiligten Sektorvertretern statt. Hierzu gehören die Infrastrukturbetreiber der einzelnen Mitgliedstaaten, Eisenbahnverkehrsunternehmen, die die Korridore nutzen und die angebundenen Terminals und Häfen. Dabei ist es in den letzten Jahren gelungen, viele der anfangs noch bestehenden Hindernisse für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr abzubauen sowie die Nutzung der Korridore einfacher und effektiver zu gestalten. Zusammen mit den Sektorvertretern wurde erreicht, die Korridore für den Fall von Großstörungen robuster zu machen und schneller auf derartige Vorkommnisse reagieren zu können. Der Einsatz der Bundesregierung wird auch in Zukunft unverändert intensiv fortgeführt.