

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/6149 –**

Überlastete Schienenwege in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Sind Schienenwege im deutschen Schienennetz dauerhaft überlastet, beispielsweise wenn bei der Netzfahrplanerstellung kein Trassenangebot an ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) übermittelt werden kann, so ist das Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) – in der Regel die DB Netz AG – verpflichtet, dies laut § 16 EIBV (EIBV: Verordnung über den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und über die Grundsätze zur Erhebung von Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur) „unverzüglich“ der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde und der Regulierungsbehörde (Bundesnetzagentur) mitzuteilen und damit den betreffenden Schienenwegabschnitt als überlastet zu erklären. Dies ist auch dann der Fall, wenn lediglich absehbar ist, dass die Kapazität eines Schienenwegabschnitts in naher Zukunft nicht ausreichen wird. Die Mitteilung muss im Bundesanzeiger und Internet veröffentlicht werden. Nach gegenwärtiger Praxis erfolgt der Prozess der Überlastungserklärung entsprechend einer Verwaltungsrichtlinie der beteiligten Behörden, so dass z. B. Trassenablehnungen, denen offenkundig keine Überlastung zugrunde liegt, nicht zu Überlastungserklärungen führen.

Sechs Monate nach der Überlastungserklärung eines Schienenwegabschnitts ist seitens des EIU eine Kapazitätsanalyse gemäß § 17 EIBV vorzulegen. Gegenstand der Analyse sind der Schienenweg, die Betriebsverfahren sowie die Benutzung und deren Auswirkung auf die Schienenwegkapazität. Geprüft werden sollen neben Änderungen im Betriebsablauf und der Benutzung (Umleitung von Zügen, zeitliche Verlagerung von Verkehrsleistungen) auch Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienenwegs.

Nach weiteren sechs Monaten hat das EIU gemäß § 18 EIBV den genannten Behörden einen Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK) unter vorheriger Beteiligung der Nutzer und des betroffenen Landes vorzulegen. Im PEK müssen die Gründe für die Überlastung, die zu erwartende künftige Verkehrsentwicklung, die den Schienenwegausbau betreffenden Beschränkungen sowie die möglichen Maßnahmen und Kosten für die Erhöhung der Schienenwegkapazität dargestellt werden. Letzteres umfasst auch zu erwartende Änderungen

der Wegeentgelte. Des Weiteren ist auf Grundlage einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zu ermitteln, ob Maßnahmen zur Erhöhung der Schienenwege ergriffen werden sollen, und es muss ggf. ein Zeitplan für die Durchführung der Maßnahmen erstellt werden.

Im Jahr 2015 sind laut Informationen der DB Netz AG die Streckenabschnitte 2650, 2184, 2300, 2160, 2158 auf der Strecke Köln–Mülheim – Duisburg – Mülheim(Ruhr)–Styrum – Essen Hbf – Bochum Hbf – Dortmund Hbf durch die DB Netz AG als überlastet erklärt worden (http://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/nutzungsbedingungen/snb/ueberlastete_schienenwege_2009.html). Mit dieser Kleinen Anfrage wollen die Fragesteller klären, welche Strecken seit dem Jahr 2007 als überlastet deklariert und welche Maßnahmen ergriffen worden sind, um die Schienenwegabschnitte wieder zu entlasten bzw. die Kapazität zu erhöhen.

1. Welche Strecken wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2007 bis 2015 von der DB Netz AG als „überlastete Schienenwege“ deklariert (bitte untergliedert in Jahreszahlen mit Nennung des Streckenabschnitts durch Streckennummer und Endbahnhöfe auflisten)?

Nach Mitteilung der Bundesnetzagentur und des Eisenbahn-Bundesamtes handelt es sich um folgende Strecken:

| Jahr der Überlastungs- erklärung | Streckennummer | Streckenabschnitt |
|---|---------------------------------|---|
| 2007 | 5200 | Gemünden (Main) – Würzburg |
| | 5900 | Knoten Fürth – Bamberg |
| | 5910 | Würzburg – Fürth (Bay.) |
| 2008 | 3600 | Hailer-Meerholz – Fulda |
| | 4000 | Offenburg – Abzweig Gundelfingen |
| | | Abzweig Leutersberg – Weil a. Rh. |
| 2010 | 1210 | Niebüll – Westerland (Sylt) |
| | - | Bahnhof Hamburg Hbf |
| 2011 | 1720 | Uelzen – Stelle |
| | - | Bahnhof Berlin-Spandau |
| 2012 | 1700 | Wunstorf – Minden |
| 2013 | 6109 | Berlin Ostbahnhof – Berlin Charlottenburg „Berliner Stadtbahn“ |
| 2014 | 2650, 2184, 2300, 2160, 2158 | Köln–Mülheim – Duisburg – Mülheim (Ruhr)–Styrum – Essen Hbf – Bochum Hbf – Dortmund Hbf |
| 2015 | 4010 | Mannheim Waldhof – Zeppelinheim |

2. Für welche dieser überlasteten Strecken liegt nach Kenntnis der Bundesregierung eine Kapazitätsanalyse gemäß § 17 EIBV und ein Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK) gemäß § 18 EIBV vor?

Eine Kapazitätsanalyse liegt für sämtliche Strecken mit Ausnahme des letztgenannten Falles (Strecke 4010) vor. Ein PEK liegt für sämtliche Strecken außer den beiden letztgenannten Fällen vor. In den Fällen, in denen noch keine Kapazitätsanalyse bzw. kein PEK vorliegt, sind die gesetzlichen Fristen hierfür noch nicht abgelaufen.

3. Wurden die in Frage 2 abgefragten Kapazitätsanalysen und PEK nach Kenntnis der Bundesregierung fristgerecht bei der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde und der Regulierungsbehörde eingereicht?

Ja.

4. Welche Maßnahmen wurden in den jeweiligen PEK vorgeschlagen, und ist hierbei eine Tendenz zu bestimmten Maßnahmen zu erkennen (bitte differenziert nach betrieblichen Nutzungsvorgaben, möglichen Überlastungsentgelten und Infrastrukturertüchtigungs- und -ausbaumaßnahmen darstellen)?

Strecke 5200 Gemünden (Main) – Würzburg, Strecke 5900 Knoten Fürth – Bamberg und Strecke 5910 Würzburg – Fürth (Bay.):

a) Betriebliche Maßnahmen:

Bei Trassenkonflikten soll in Absprache mit dem jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) versucht werden, Güterzüge über den Laufweg Gemünden – Waigolshausen – Bamberg – Fürth, Würzburg – Ansbach – Nürnberg oder Würzburg – Neustadt (Aisch) – Nürnberg zu trassieren. Dies gilt jeweils auch für die Gegenrichtung. Es ist hierbei eine Erweiterung der Konstruktionsspielräume für die Trassenvergabe auf +/- 90 Minuten vorgesehen.

Auf der Strecke Würzburg – Fürth sollen Güterzüge mit einer konstruktiven Mindestfahrzeit von mehr als 78 Minuten (ohne Halte) zwischen Würzburg Hbf und Fürth (Bay.) Hbf nachrangig behandelt werden. Die DB Netz AG behält sich dabei eine Trassierung über die o. g. Alternativlaufwege vor.

Auf der Strecke Würzburg – Fürth sollen keine zusätzlichen Halte im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), die über das mit dem Freistaat Bayern vereinbarte Nahverkehrskonzept 2011 (inkl. Bedienung neuer Haltepunkt Neustadt (Aisch) Mitte) hinausgehen, möglich sein. Bei SPNV-Trassen auf Teilstrecken sollen zusätzliche Halte nur dann eingerichtet werden können, wenn der daraus entstehende Kapazitätsverlust durch Gegenmaßnahmen seitens des Zugangsberechtigten vollständig kompensiert werden kann.

Die DB Netz AG empfiehlt für Züge der Relation Norddeutschland – Passau (– Österreich) bzw. Ostdeutschland – Südbayern die Nutzung des alternativen Laufwegs über Leipzig / Chemnitz – Hof – Regensburg zu prüfen.

b) Infrastrukturelle Maßnahmen:

Im PEK vorgesehen werden die Verlagerung des Umschlagbahnhofs Nürnberg, eine Beseitigung höhengleicher Bahnsteigzugänge im Zulauf auf Bamberg – Fürth, der durchgehende viergleisige Ausbau auf der Strecke Nürnberg – Fürth – Bamberg – Ebensfeld, ein Ausbau des Knotens

Würzburg sowie ein zweiter Bahnsteig im Bahnhof Rieneck, weiterhin die Reaktivierung der Fahrmöglichkeit Nürnberg Rangierbahnhof – Nürnberg Hauptgüterbahnhof, eine Kapazitätserhöhung auf der Alternativstrecke Nürnberg – Ansbach, eine Beseitigung der höhengleichen Bahnsteigzugänge auf drei Bahnhöfen der Strecke Fürth – Bamberg, der drei-/viergleisige Ausbau Nürnberg – Eltersdorf (S-Bahn) sowie ein Ausbau in Nürnberg-Stein.

- c) Entgelte:
Die Erhebung eines erhöhten Entgelts gemäß § 21 Absatz 3 EIBV ist derzeit nicht beabsichtigt.

Strecke 3600 Hailer-Meerholz – Fulda:

- a) Betriebliche Maßnahmen:
Bei Trassenkonflikten soll in Absprache mit dem jeweiligen EVU versucht werden, Güterzüge über den Laufweg Frankfurt – Hanau – Friedberg – Marburg – Kassel-Wilhelmshöhe, Darmstadt – Aschaffenburg – Hanau – Friedberg – Marburg – Kassel-Wilhelmshöhe oder Frankfurt – Friedberg – Marburg – Kassel-Wilhelmshöhe zu trassieren. Dies gilt jeweils auch für die Gegenrichtung. Es ist hierbei eine Erweiterung der Konstruktionsspielräume für die Trassenvergabe auf +/- 130 Minuten vorgesehen.
- b) Infrastrukturelle Maßnahmen:
Im PEK vorgesehen werden der Neubau einer zweigleisigen Umfahrungsstrecke für den Schwarzkopftunnel (Strecke Würzburg – Aschaffenburg), um Umleitungsverkehre über die Strecke Hailer-Meerholz – Schlüchtern – Elm – Gemünden wegen Profileinschränkungen zu vermeiden, weiterhin die Beseitigung der höhengleichen Bahnsteigzugänge und Linienverbesserungen im Bahnhof Neuhof sowie die Aufhebung des Begegnungsverbots von Reise- und Güterzügen im Schlüchterner Tunnel.
- c) Entgelte:
Die Erhebung eines erhöhten Entgelts gemäß § 21 Absatz 3 EIBV ist nicht beabsichtigt.

Strecke 4000 Offenburg – Abzweig Gundelfingen und Abzweig Leutersberg – Weil a. Rh.:

- a) Betriebliche Maßnahmen:
In der Richtung Offenburg – Gundelfingen sollen Güterzüge mit einer konstruktiven Mindestfahrzeit von mehr als 40 Minuten (ohne Halte) zwischen Offenburg und Gundelfingen nachrangig behandelt werden.
Auf dem gesamten Teillaufweg Offenburg – Abzweig Gundelfingen bzw. Leutersberg – Weil a. Rh. sollen keine zusätzlichen Halte im SPNV, die über das Betriebsprogramm der Netzfahrplanperiode 2010 hinausgehen, möglich sein. Bei SPNV-Trassen auf Teilstrecken sollen zusätzliche Halte nur dann möglich sein, wenn der daraus entstehende Kapazitätsverlust durch Gegenmaßnahmen seitens des Zugangsberechtigten vollständig kompensiert werden kann. Die DB Netz AG empfiehlt für Züge der Relation Offenburg – Südschweiz/Italien die Nutzung des alternativen Laufwegs über Hattingen (Baden) – Singen – Schaffhausen (–Schweiz) zu prüfen.

- b) **Infrastrukturelle Maßnahmen:**
Im PEK vorgesehen wird der viergleisige Ausbau des Abschnitts Schliengen – Haltingen.
- c) **Entgelte:**
Die Erhebung eines erhöhten Entgelts gemäß § 21 Absatz 3 EIBV ist nicht beabsichtigt.

Strecke 1210 Niebüll – Westerland (Sylt):

- a) **Betriebliche Maßnahmen:**
Es werden keine betrieblichen Maßnahmen vorgesehen.
- b) **Infrastrukturelle Maßnahmen:**
Im PEK vorgesehen wird die Beseitigung der Fahrstraßenaussschlüsse im Bahnhof Keitum, um gleichzeitige Einfahrten zu ermöglichen.
- c) **Entgelte:**
Laut dem vorgelegten PEK ist die Erhebung eines Entgelts gemäß § 21 Absatz 3 EIBV beabsichtigt.

Hamburg Hbf:

- a) **Betriebliche Maßnahmen:**
Bei Trassenkonflikten sollen Zugfahrten mit Lokwechsel gegenüber Zugfahrten ohne Lokwechsel nachrangig behandelt werden, ebenso Nichtwendezüge gegenüber Wendezügen, Zugfahrten mit Veränderung an der Zugbildung (Stärken/Schwächen) gegenüber Zugfahrten ohne Veränderung an der Zugbildung sowie SPNV-Verkehre, die keine Doppelbelegung der Bahnsteige zulassen, gegenüber SPNV-Verkehren, bei denen eine Doppelbelegung möglich ist. Dies soll jeweils nach Rücksprache mit den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. Zugangsberechtigten im Rahmen des Koordinierungsverfahrens geschehen.
- b) **Infrastrukturelle Maßnahmen:**
Im PEK werden keine kurz- oder mittelfristigen Maßnahmen vorgesehen. Langfristig ist der Ausbau der S4 auf der Strecke Diebsteich – Hamburg Hbf – Bargtheide sowie die Errichtung eines zusätzlichen Bahnsteiggleises in Hamburg Hbf inkl. Erstellung einer Abstellanlage in dessen Umfeld geplant.
- c) **Entgelte:**
Laut dem vorgelegten PEK ist die Erhebung eines Entgelts gemäß § 21 Absatz 3 EIBV beabsichtigt.

Strecke 1720 Uelzen – Stelle:

- a) **Betriebliche Maßnahmen:**
Bei Trassenkonflikten soll in Absprache mit dem jeweiligen EVU versucht werden, Güterzüge über die „Westumfahrung“ Wunstorf – Nienburg – Verden – Rotenburg – Buchholz zu trassieren. Dies gilt auch für die Gegenrichtung und soll jeweils unter Berücksichtigung der Start-Ziel-Relation der Trasse geschehen. Es ist hierbei eine Erweiterung der Konstruktionspielräume für die Trassenvergabe auf +/- 90 Minuten vorgesehen.

Bei nicht ausreichender Wirkung der o. g. Maßnahme ist im PEK ggf. die Erweiterung der Nutzungsvorgabe um den Laufweg Büchen – Wittenberge – Stendal/Wustermark (bzw. Gegenrichtung) für Züge mit Start/Ziel Großraum Berlin, Südostdeutschland, Polen, Tschechien vorgesehen. Diese Möglichkeit wurde allerdings nur im PEK benannt, in den für die Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. Zugangsberechtigten letztlich maßgebenden Schienennetz-Benutzungsbedingungen jedoch nicht aufgeführt.

- b) **Infrastrukturelle Maßnahmen:**
Im PEK vorgesehen werden der Bau einer zusätzlichen Verbindungskurve von der Strecke Stendal – Uelzen an die Strecke Uelzen – Stelle sowie anschließend weitere Anpassungen im Bahnhof Uelzen, zusätzlich ein drittes Gleis zwischen Lüneburg und Stelle.
- c) **Entgelte:**
Die Erhebung eines erhöhten Entgelts gemäß § 21 Absatz 3 EIBV ist derzeit nicht beabsichtigt.

Bahnhof Berlin-Spandau:

- a) **Betriebliche Maßnahmen:**
Es sollen gemäß PEK keine Wenden von Zügen des Personenverkehrs zwischen 5:00 Uhr und 22:00 Uhr und keine Fahrten von Zügen des Personenverkehrs zur Abstellung von/nach Berlin-Ruhleben zwischen 5:00 Uhr und 22:00 Uhr zugelassen werden. Planmäßige Standzeiten am Bahnsteig sollen zwischen 5:00 Uhr und 22:00 Uhr maximal fünf Minuten betragen. Diese Maßnahmen wurden in den für die EVU bzw. Zugangsberechtigten letztlich maßgebenden Schienennetz-Benutzungsbedingungen wie folgt reduziert: Es sind keine Wenden von Zügen des Personenverkehrs zwischen 5:00 Uhr und 20:00 Uhr zugelassen, es sei denn, der planmäßige Aufenthalt am Bahnsteig dauert nicht länger als sechs Minuten und der Kapazitätsverbrauch ist geringer als bei Abstellfahrten. Planmäßige Standzeiten am Bahnsteig dürfen zwischen 5:00 Uhr und 20:00 Uhr maximal sechs Minuten betragen.
- b) **Infrastrukturelle Maßnahmen:**
Im PEK vorgesehen wird der Lückenschluss der Strecke 6179 im Bereich Berlin-Spandau Mitte (zwischen Berlin-Spandau und Berlin-Ruhleben).
- c) **Entgelte:**
Die Erhebung eines erhöhten Entgelts gemäß § 21 Absatz 3 EIBV ist derzeit nicht beabsichtigt.

Strecke 1700 Wunstorf – Minden:

- a) **Betriebliche Maßnahmen:**
Bei Trassenkonflikten soll in Absprache mit dem jeweiligen EVU versucht werden, Güterzüge über den Laufweg Hamm – Altenbeken – Raum Hannover oder Hamm – Altenbeken – Kassel – Halle zu trassieren. Dies gilt auch für die Gegenrichtung.
- b) **Infrastrukturelle Maßnahmen:**
Im PEK werden keine infrastrukturellen Maßnahmen vorgesehen.

- c) Entgelte:
Die Erhebung eines erhöhten Entgelts gemäß § 21 Absatz 3 EIBV ist derzeit nicht beabsichtigt.

Strecke 6109 Berlin Ostbahnhof – Berlin Charlottenburg („Berliner Stadtbahn“):

- a) Betriebliche Maßnahmen:
Im PEK ist eine Systematisierung der Trassen auf dieser Strecke (zwölf Trassen im Fünf-Minuten-Abstand in Berlin-Charlottenburg) vorgesehen. Davon sollen dauerhaft bis zu 11 Trassen je Stunde belegt werden, 12 Trassen nur im Ausnahmefall. Bei Trassenkonflikten soll in Absprache mit dem jeweiligen EVU versucht werden, Züge des Schienenpersonenfernverkehrs in das Nord-Süd-System (Berlin Hbf tief) umzurouten.
- b) Infrastrukturelle Maßnahmen:
Im PEK werden keine infrastrukturellen Maßnahmen vorgesehen.
- c) Entgelte:
Laut dem vorgelegten PEK ist die Erhebung eines Entgelts gemäß § 21 Absatz 3 EIBV beabsichtigt.

In der Vergangenheit wurden in der Regel sowohl infrastrukturelle als auch betriebliche Maßnahmen in den PEK vorgeschlagen; betriebliche Nutzungsvorgaben wurden bislang häufiger verbindlich in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen umgesetzt. Die Erhebung eines Entgelts gemäß § 21 Absatz 3 EIBV wurde in wenigen Fällen vorgesehen, aber bislang nicht umgesetzt.

5. Welche Maßnahmen der Infrastrukturerüchtigung (u. a. Signale, Blockabschnitte, zusätzliche und verbesserte Weichen, Überholabschnitte) und des Infrastrukturausbaus sind für die aufgelisteten überlasteten Schienenwege nach Kenntnis der Bundesregierung geplant, die eine Kapazitätserhöhung der Strecke zu Folge haben (bitte je Strecke mit Nennung des Streckenabschnitts durch Streckennummer und Endbahnhöfe auflisten)?

Die in der Antwort zu Frage 4, Infrastruktur, genannten Maßnahmen führen in den meisten Fällen zu Kapazitätssteigerung in Form zusätzlicher Fahrplantrassen auf den jeweiligen überlasteten Schienenwegen. Lediglich die Maßnahme im Bahnhof Keitum sowie der viergleisige Ausbau Schliengen – Haltingen (Oberhainstrecke) erbringen für sich genommen nach Angaben des Eisenbahninfrastrukturbetreibers keine Steigerung der Zahl der Fahrplantrassen, sondern eine Steigerung der Betriebsqualität. Die letztgenannte Maßnahme führt jedoch in Kombination mit dem weiteren viergleisigen Ausbau der Strecke zu entsprechenden Kapazitätsvergrößerungen. In den bisherigen PEK sind Maßnahmen wie Veränderungen von Blockabschnitten nicht vorgesehen.

6. In welchem Umfang geht es nach Kenntnis der Bundesregierung bei den in Frage 5 abgefragten Maßnahmen nur um die Überlastungen im Regelbetrieb, oder werden auch Maßnahmen zur Erhöhung der Betriebsqualität und somit zum Abbau von Verspätungen geplant und anschließend realisiert?

In Ergänzung der Antwort zu Frage 5 wird darauf hingewiesen, dass Kapazität und Betriebsqualität in einer Wechselbeziehung zueinander stehen. Eine kapazitätssteigernde Maßnahme kann daher entweder in zusätzliche Fahrplantrassen oder eine verbesserte Betriebsqualität (bzw. eine Kombination aus beidem, wenn

der mögliche Zuwachs an Fahrplantrassen nicht vollständig realisiert wird) umgesetzt werden. Daher kann jede kapazitätssteigernde Maßnahme auch zur Verbesserung der Betriebsqualität dienen.

7. Welche Rolle spielen nach Kenntnis der Bundesregierung Gelegenheitsverkehre, insbesondere des Güterverkehrs, im Hinblick auf Überlastungserklärungen?

Auf überlasteten Schienenwegen kann der Nachfrage nach Zugtrassen auch „nach Koordinierung der verschiedenen Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen ...“ (§ 2 Punkt 5 EIBV) nicht entsprochen werden. Eine solche Koordinierung findet jedoch nur im Rahmen der Netzfahrplanerstellung statt, sodass bisher nur Konflikte von Netzfahrplantrassen im Hinblick auf Überlastungen überprüft werden. Seit dem 22. Juni 2015 sieht die zwischen Bundesnetzagentur, Eisenbahn-Bundesamt und DB Netz AG abgestimmte Verwaltungsrichtlinie jedoch die Möglichkeit vor, dass auch eine schlechte Betriebsqualität zu Überlastungserklärungen führen kann; inwieweit dabei dann auch Gelegenheitsverkehre eine nennenswerte Rolle spielen werden, kann derzeit noch nicht beurteilt werden.

8. Welche Rolle spielt nach Kenntnis der Bundesregierung die Aufgabe oft jahrelang bestehender Takte und Anschlussbeziehungen des Schienenpersonenverkehrs (SPNV) für Überlastungserklärungen, wenn Nahverkehrszüge für länger laufende Personenfern- und Güterzüge „rücken“ müssen und so entscheidende Qualitäten des SPNV aufgegeben werden, und inwieweit sind solche Fälle den beiden zuständigen Behörden bekannt?

Sofern der in der Anfrage beschriebene Fall eintritt und der Trassenkonflikt nicht im Koordinierungsverfahren gelöst werden kann, findet das Überlastungsverfahren Anwendung. Eine Überlastungserklärung auf Basis des in der Anfrage beschriebenen Szenarios musste bislang noch nicht abgegeben werden. Grund hierfür ist auch, dass bislang im Koordinierungsverfahren immer einvernehmliche Lösungen gefunden wurden. Erst anlässlich der Netzfahrplanerstellung 2016, d. h. vor wenigen Wochen, haben sich Aufgabenträger nach Ablauf der Frist über Taktabweichungen und Haltausfälle beschwert. Ob es dadurch aber zu neuen Überlastungserklärungen kommt oder nur bereits als überlastet erklärte Strecken betroffen sind, ist derzeit noch nicht untersucht.

9. Können nach Kenntnis der Bundesregierung Strecken als „zukünftig überlastet“ erklärt werden, wenn z. B. ein SPNV-Aufgabenträger die Bestellung zusätzlicher Verstärkerzüge oder Taktverdichtungen plant, diese aber aufgrund der gegenwärtigen Auslastung der Strecke nicht realisiert werden können?

Sofern die o. g. Umstände vorliegen und die konkrete Umsetzung der genannten Planungen absehbar ist, wäre das Nichtausreichen der Kapazität des betroffenen Schienenwegs in naher Zukunft absehbar und das Überlastungsverfahren durchzuführen.

10. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Überlastungserklärungen für eingleisige Strecken, deren Kapazitäten voll durch den Schienenpersonenverkehr genutzt werden, so dass tagsüber keine Trassen mehr für den Güterverkehr zur Verfügung stehen (und nachts ebenfalls nicht, wegen fehlender Streckenöffnung)?

Nein.

11. Warum war es nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Strecke Niebüll – Westerland trotz wohl schon nach Information der Fragesteller im Jahr 2010 erklärten Überlastung nicht möglich, binnen fünf Jahren Maßnahmen zum Abbau der Überlastung zu realisieren, die in diesem Jahr zu anhaltenden Diskussionen über die Vergabe der Kapazität für den Verkehr nach Sylt gekommen ist?

Wie bereits in der Antwort zu Frage 5 ausgeführt, erbringt die auf der Strecke Niebüll – Westerland durchgeführte kapazitive Maßnahme keine Mehrung an Fahrplantrassen, sondern lediglich eine Verbesserung der Betriebsqualität. Der PEK stellt fest, dass aus Sicht des aktuellen Bundesverkehrswegeplans 2003 kein Bedarf an kapazitiven Maßnahmen zwischen Niebüll – Westerland (Sylt) besteht und sich dementsprechend das seinerzeitige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Juni 2010 gegen einen zweigleisigen Ausbau ausgesprochen hat.

12. Welche der seit dem Jahr 2007 als überlastet erklärten Schienenwege konnten nach Kenntnis der Bundesregierung seitdem durch welche Maßnahmen wieder von der Liste der überlasteten Schienenwege gestrichen werden (bitte je Strecke mit Nennung des Streckenabschnitts durch Streckennummer und Endbahnhöfe und Maßnahme sowie Durchführungsjahr der Maßnahme einzeln auflisten)?

Zurzeit gelten die in der Antwort zu Frage 1 genannten Schienenwege weiterhin als überlastet bzw. in naher Zukunft drohend überlastet. Es wird jedoch nunmehr jährlich überprüft, inwiefern die Voraussetzungen für eine Überlastungserklärung fortbestehen.

13. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Strecken bzw. Streckenabschnitte, bei denen ein Infrastrukturausbau zwar realisiert worden ist, aber die Überlastung der Strecke nicht aufgehoben werden konnte?

Ausbaumaßnahmen auf den genannten Strecken haben bisher nicht zur Aufhebung von Überlastungserklärungen geführt (vgl. Antwort zu Frage 12).

14. Inwiefern spielt nach Kenntnis der Bundesregierung die Deklaration einer Strecke als überlastet im derzeitigen Bewertungsverfahren zum neuen Bundesverkehrswegeplan eine Rolle?

Die Auflösung von Engpässen spielt nach der Grundkonzeption (siehe www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/bundesverkehrswegeplan-2015-grundkonzeption.html) eine zentrale Rolle bei der Bewertung und Priorisierung von Maßnahmen für den neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP). Maßgeblich hierfür ist die Engpassanalyse des Bezugsfalls für das Prognosejahr 2030, der dem neuen BVWP zugrunde liegt. Die Deklaration einer Strecke als (gegenwärtig) überlastet ist dabei nur dann relevant, wenn unter Berücksichtigung der für das Jahr 2030 prognostizierten Verkehrsmenge und des zugehörigen Betriebsprogramms sowie des bis dahin unterstellten Infrastrukturausbaus davon ausgegangen werden kann, dass auf dieser Strecke auch weiterhin ein Engpass vorliegen wird.

15. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung Maßnahmen an für überlastet erklärten Streckenabschnitten im neuen Bundesverkehrswegeplan zeitlich priorisiert?

Wenn ja, welche Maßnahmen (bitte je Strecke mit Nennung des Streckenabschnitts durch Streckennummer und Endbahnhöfe und Maßnahme sowie geplanter Durchführungszeitraum der Maßnahme einzeln auflisten)?

Die zeitliche Priorisierung von konkreten Maßnahmen kann erst nach Vorlage des BVWP erfolgen.

16. Was unternimmt die Bundesregierung, um die Anzahl der überlasteten Schienenwege zu reduzieren und somit die Kapazität des deutschen Schienennetzes zu erhöhen?

Durch die Priorisierung von engpassauflösenden Maßnahmen im neuen BVWP soll die Kapazität des deutschen Schienennetzes insgesamt erhöht werden. Darüber hinaus soll mit den Erkenntnissen aus der vom BMVI beauftragten Machbarkeitsstudie erstmals eine fahrplanbasierte Infrastrukturentwicklung in die Bundesverkehrswegeplanung einbezogen werden. Hierdurch soll durch fokussierte Aus- und Neubaumaßnahmen eine bestmögliche Lösung für Taktverkehre mit verkürzten Reisezeiten bei gleichzeitiger Auflösung der Engpässe im Güterverkehr geschaffen werden.

17. Welche Möglichkeiten gibt es für EVU und Zugangsberechtigte nach Kenntnis der Bundesregierung, sich allgemein – in ähnlicher Qualität wie beim Straßennetz – über die Auslastung des bundesdeutschen Schienennetzes zu informieren, um so Überlastungen und starke Auslastungen frühzeitig zu erkennen, um gegebenenfalls eigene Planungen entsprechend frühzeitig vornehmen zu können?

Nach Auskunft der DB Netz AG ist keine derartige Gesamtübersicht bekannt. Die DB Netz AG ermittelt gemäß den Vorgaben aus den §§ 2 Ziffer 5 und § 16 bis § 18 EIBV für ihre Infrastruktur die überlasteten Schienenwege und veröffentlicht diese in ihren Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNB), aktuell in Ziffer 4.3.

18. Welches Potenzial sieht die Bundesregierung darin, die Leittechnik im deutschen Schienennetz zu digitalisieren (ETCS), um das Schienennetz zur Aufnahme weiterer Verkehre zu ertüchtigen?

Grundsätzlich überträgt auch die bereits in Deutschland vor allem auf Schnellfahrstrecken (über 160 km/h) verwendete kontinuierliche Linienzugbeeinflussung (LZB) Informationen digital codiert über die Luftschnittstelle. Durch die technische Weiterentwicklung und den Anspruch, europaweit einsetzbar zu sein, werden bei dem europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem (European Train Control System – ETCS) jedoch größere Datenmengen und komplexere Telegrammstrukturen verwendet. Deshalb ist das System flexibler einsetzbar und kann das Triebfahrzeug und dessen Führer detaillierter über den bevorstehenden Fahrtverlauf informieren.

ETCS allein kann aber in der Regel keine Kapazitätssteigerung der Strecke herbeiführen. Dazu sind zusätzliche Maßnahmen notwendig, wie Einrichtung zusätzlicher Blockabschnitte ohne ortsfeste Signale (virtueller Block) mit entsprechenden Gleisfreimeldeanlagen ähnlich dem Projekt CIR-ELKE (Computer Integrated Railroad – Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Kernnetz).

Die Vorteile des europäischen Zugsicherungssystems liegen vor allem in der Schaffung länderübergreifender Interoperabilität und der optimalen Nutzung anderweitiger Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung.

19. Wie weit sind die Konzepte und deren Umsetzung für die Digitalisierung der Leittechnik in den europäischen Ländern nach Kenntnis der Bundesregierung?

Die Konzepte zur Einführung von ETCS und deren Umsetzung sind in den einzelnen Mitgliedstaaten sehr unterschiedlich vorangeschritten.

