

A n t w o r t

des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Jens Ahnemüller (AfD)
– Drucksache 17/1847 –

Einsatz von Lang-Güterzügen

Die **Kleine Anfrage – Drucksache 17/1847** – vom 14. Dezember 2016 hat folgenden Wortlaut:

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Bahnstrecken könn(t)en momentan für Lang-Güterzüge (740 m) genutzt werden?
2. Welche Bahnstrecken sollen zukünftig für Lang-Güterzüge funktional erweitert werden?
3. Wie viele und welche Baumaßnahmen/Veränderungen sind für die Nutzung der angedachten Bahnstrecken erforderlich?
4. Welche Investitionen sind für diese Baumaßnahmen notwendig und wer trägt zu welchen Anteilen die Kosten?
5. Sind die zu erwartenden Kosten aus rein wirtschaftlichen Gründen tragbar, wenn man bedenkt, dass ein Lang-Güterzug von 740 m Länge maximal 2 bis 3 Waggons mehr befördert als ein zurzeit zulässiger Güterzug von 700 m Länge?
6. Ab wann ist mit dem Einsatz von Lang-Güterzügen zu rechnen?
7. Sind Neubaustrecken in Planung, welche den Anforderungen für Lang-Güterzüge entsprechen?

Das **Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 28. Dezember 2016 wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Nach Angaben der DB AG können auf folgenden Strecken in Rheinland-Pfalz Lang-Güterzüge (740 m) verkehren:

Linke Rheinstrecke Bonn – Koblenz – Mainz – Worms – Ludwigshafen,
Rechte Rheinstrecke Bonn-Beuel – Koblenz-Ehrenbreitstein – Mainz-Bischofsheim,
Moselstrecke/Saarstrecke Koblenz – Trier – Saarbrücken,
Strecke Saarbrücken – Ludwigshafen.

Zu den Fragen 2 und 3:

Nach Angaben der DB AG sind Ausbauten auf der linken Rheinstrecke in Urmitz, Bingen und Ingelheim, sowie im weiteren Verlauf südlich von Mainz in Bodenheim vorgesehen; weiterhin in Hetzerath an der Moselstrecke sowie in Kindsbach und Kaiserslautern an der Strecke Saarbrücken – Homburg. Bei allen Maßnahmen im Bereich Rheinland-Pfalz handelt es sich um signaltechnische Maßnahmen (Signalversetzung bzw. zusätzliches Sperrsignal).

Zu Frage 4:

Nach Angaben der DB AG haben die Maßnahmen je Bahnhof jeweils einen Gesamtwertumfang (GWU) von etwa 1 bis 2 Millionen Euro, die mit Bundesmitteln (z. B. ZIP oder BVWP) finanziert werden müssten.

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) sind für den Bereich der Schienenwege 103 Maßnahmen, unter anderem auch das Projekt (Projektnummer 2-99-V99) „Überholgleise für 740 m-Züge“ als potenzieller Bedarf, aufgenommen. Nach der Zustimmung der parlamentarischen Gremien wird das geänderte Bundesschienenwegeausbaugesetz Grundlage für die Realisierung aller im BVWP enthaltenen Projekte sein (Planrechtfertigung). Die volkswirtschaftliche Bewertung des DB-seitigen Vorschlags zu Überholgleisen für ein 740 m-Netz ist vor Abschluss des BVWP 2030 noch nicht erfolgt. Diese Bewertung des 740 m-Netzes ist durch den Bund veranlasst, liegt aber aktuell noch nicht vor. Bei einer positiven Bewertung kann das Projekt 2-99-V99 noch in den vordringlichen Bedarf aufsteigen und wird danach aus Bundesmitteln finanziert.

b. w.

Zu Frage 5:

Die Realisierung des 740 m-Netzes würde nach Angaben der DB AG die Wirtschaftlichkeit des Schienengüterverkehrs einerseits und die Effizienz der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur deutlich verbessern. Zu erwarten ist, dass die Zuglänge im netzweiten Durchschnitt um ca. fünf Waggon (ca. 100 m, ca. 20 Prozent) erhöht werden kann. Auf den meisten Hauptabfuhrstrecken verkehren heute bereits 740 m lange Güterzüge. Die Verlängerung von einzelnen Überholgleisen ermöglicht es für bereits heute nachgefragte Güterzugtrassen, eine höhere Zuglänge anbieten zu können, weil derzeit noch nicht alle Überholungsbahnhöfe die notwendigen Gleislängen aufweisen.

Zu Frage 6:

Nach Angaben der DB AG können bereits heute auf den Hauptabfuhrstrecken in Deutschland und auch in Rheinland-Pfalz 740 m lange Güterzüge verkehren.

Zu Frage 7:

Angaben, in welchem Maße Neubaustrecken (z. B. Frankfurt – Mannheim) so ausgebaut werden, dass 740 m lange Überholungs-
gleise angelegt werden, hat die DB AG nicht zur Verfügung gestellt.

In Vertretung:
Daniela Schmitt
Staatssekretärin