

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Bernd Riexinger, Victor Perli, Dr. Gesine Löttsch, Klaus Ernst, Christian Görke, Susanne Hennig-Wellsow, Caren Lay, Ralph Lenkert, Christian Leye, Thomas Lutze, Pascal Meiser, Alexander Ulrich, Dr. Sahra Wagenknecht, Janine Wissler und der Fraktion DIE LINKE.

Elektrifizierung von Schienenstrecken

Im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP (Koalitionsvertrag_2021–2025.pdf (spd.de)) heißt es (S. 14): „Zur Erreichung der Klimaziele liegt (...) sowie der Ausbau elektrifizierter Bahntrassen im öffentlichen Interesse und dient der öffentlichen Sicherheit. Dies werden wir gesetzlich festschreiben und (...).“ Ferner heißt es darin (S. 49): „Bis 2030 wollen wir 75 Prozent des Schienennetzes elektrifizieren (...).“. Zudem will die Koalition (S. 48) „parallel zur laufenden Bedarfsplanüberprüfung einen Dialogprozess mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden starten mit dem Ziel einer Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplan[s]. Bis zur Bedarfsplanüberprüfung gibt es eine gemeinsame Abstimmung über die laufenden Projekte. Wir werden auf Basis neuer Kriterien einen neuen Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040 auf den Weg bringen.“

Im Januar 2022 wurde bekannt, dass die Elektrifizierung der sog. Mitte-Deutschland-Verbindung in Frage steht, weil die erneute Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nun möglicherweise ein Nutzen-Kosten-Verhältnis-Ergebnis kleiner als eins ergäbe, womit das Projekt nicht mehr bauwürdig sei (u. a. hier: Thüringer Verkehrsministerium: Finanzierung für Mitte-Deutschland-Verbindung in Gefahr, MDR.DE). Auf Antrag der Fraktion DIE LINKE. verfasste das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) einen Bericht an den Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages (Ausschussdrucksache 20(15)7), in dem es in der Antwort zu Frage 1 heißt, dass aktuell Neubewertungen „über den Ausbauumfang sowie die zu berücksichtigenden Ausgangsdaten“ stattfänden, und zudem, dass gleiches für zwei weitere Vorhaben gelte. Zur Mitte-Deutschland-Verbindung wurde am 14. Februar 2022 gemeldet, dass das Vorhaben nach der erneuten Bewertung wirtschaftlich sei (600 Mio. Euro für Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung, MDR.DE).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass ein Stopp oder auch eine Verzögerung laufender Elektrifizierungsvorhaben von Schienenwegen das im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP genannte Ziel der weiteren Elektrifizierung untergräbt (bitte begründen)?

2. Wie sieht die jährliche Planung der Bundesregierung für die Elektrifizierung bis 2030 aus (bitte Ausbauziele für jedes Jahr von 2022 bis 2030 in Kilometern und als prozentualen Anteil am Gesamtnetz nennen)?
Gibt es eine konkrete Zielvorstellung bis zum Ende der Legislaturperiode oder bis Ende 2025?
3. Mit welchen zusätzlichen Maßnahmen will die Bundesregierung das Ziel einer Elektrifizierung von 75 Prozent des Schienennetzes bis 2030 realisieren (bitte begründen)?
4. Wie hat sich die Elektrifizierung des Schienennetzes seit dem Jahr 2010 entwickelt (bitte in Form einer Tabelle mit den elektrifizierten Schienenkilometern im Verhältnis zu den gesamten Schienenkilometern in Jahrescheiben angeben und nach Bundesländern aufschlüsseln)?
5. Welche Elektrifizierungsvorhaben an Schienenprojekten sind derzeit in welchem Planungsstand bzw. in welcher Leistungsphase?
6. Bei welchem Projekt wurde die Kontrolluntersuchung nach Leistungsphase 2 bereits abgeschlossen mit jeweils welchem Ergebnis (bitte auch das Nutzen-Kosten-Verhältnis [NKV] angeben)?
7. Trifft es zu, dass bei der Ausbaustrecke (ABS) Nürnberg – Marktredwitz – Schirnding – Bundesgrenze D/CZ (– Cheb – Prag) die Vorplanung bereits seit Ende 2020 abgeschlossen ist (bitte begründen)?
Wie ist bei diesem Projekt der aktuelle Stand?
8. Sind bei den Bedarfsplanvorhaben
 - a) die Elektrifizierung der Lehrter Stammbahn,
 - b) die ABS Nürnberg – Marktredwitz – Schirnding – Bundesgrenze D/CZ (– Cheb – Prag)sowie jeweils Veränderungen gegenüber dem bisherigen Projektzuschnitt (also Zuschnitt nach Abschluss der Vorplanung) geplant oder bereits erfolgt, und wenn ja, welche sind dies jeweils, in welchem Verfahrensschritt wurden sie vorgenommen, und warum jeweils?
9. Bis wann will die Bundesregierung die Voraussetzungen dafür schaffen, dass bei der ABS Weimar – Gera – Gößnitz die Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung) beginnen kann?
Wann sollen die Planungsleistungen für die Leistungsphase 3 bei der besagten Ausbaustrecke ausgeschrieben werden, sodass die Planung nahtlos weitergehen kann?
10. Welcher Art sind die Anpassungen, die bei der letzten Bewertung zum Nachweis der Wirtschaftlichkeit der Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung (ABS Weimar – Gera – Gößnitz) geführt haben?
 - a) Wurde der Projektzuschnitt verändert?
 - b) Wurde die Verkehrsprognose wegen der „Ziele, die Strecke in einen deutschlandweit abgestimmten Taktfahrplan einzubinden und mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern“ (600 Mio. Euro für Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung, MDR.DE) angepasst?
 - c) Sonstiges?
 - d) Inwiefern sind die vorgenommenen Anpassungen grundsätzlicher Art, und wirken sie sich auf alle Elektrifizierungsvorhaben aus?

11. Wie lautet der aktuelle Stand der Planungen der Elektrifizierung der Strecke Dresden – Görlitz?
 - a) Bis wann rechnet die Bundesregierung mit dem Abschluss dieses Projekts?
 - b) Wie hoch sind die Kosten, die die Bundesregierung für das Projekt veranschlagt?
 - c) Wie soll die Finanzierung des Projekts sichergestellt werden?
12. Welche Maßnahmen zur Planungsbeschleunigung plant die Bundesregierung bei Streckenelektrifizierungen, die im Bedarfsplan Schiene verankert sind?
13. Welche Maßnahmen zur Entbürokratisierung der Planung von Elektrifizierungsvorhaben im Bundesschienenwegenetz plant die Bundesregierung vor dem Hintergrund der beabsichtigten Beschleunigung von Planungsabläufen?
14. Welchen Zeitaufwand bedeutet bei Schienenprojekten durchschnittlich die Kontrollbewertung nach Abschluss der Leistungsphase 2 (HOAI, Vorplanung)?
15. Wann wurde diese für die ABS Weimar – Gera – Gößnitz eingeleitet, und wann rechnet die Bundesregierung mit deren Abschluss?
16. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass die reine Elektrifizierung grundsätzlich eine andere Wirkung hat als der Aus- oder Neubau einer Strecke, weil er weniger der Schaffung zusätzlicher Kapazität auf der Schiene dient als vielmehr
 - a) Erleichterungen im Betriebsablauf bewirkt,
 - b) die Netzresilienz in Form von Ausweichstrecken erhöht und zudem
 - c) die Elektrifizierung ein Beitrag zum Klimaschutz ist(bitte begründen)?

Wenn ja, durch welche Nutzenfaktoren werden diese speziellen Wirkungen reiner Elektrifizierungen in der Nutzen-Kosten-Analyse jeweils dargestellt?
17. Inwiefern gehen die – aktuell stark gestiegenen – Energiepreise (Strom, Diesel) in laufende Nutzen-Kosten-Analysen ein, und welche Effekte auf das Ergebnis haben diese ggf.?
18. Inwiefern geht in die Nutzen-Kosten-Analyse für die Elektrifizierung von Schienenstrecken, vor dem Hintergrund, dass Züge auf nicht durchgängig elektrifizierten Strecken oft auch auf den elektrifizierten Abschnitten mit Diesel betrieben werden, der Effekt ein, dass durch die Elektrifizierung auch auf bereits zuvor elektrifizierten Abschnitten mehr mit elektrischer Traktion gefahren wird?
19. Inwiefern gehen in die Nutzen-Kosten-Analyse für die Elektrifizierung von Schienenstrecken die geringeren Geräuschemissionen von Elektroantrieben im Vergleich zum Dieselantrieb für Anwohner und Reisende ein?

20. Wie ist jeweils der Stand bei den lediglich acht für das Förderprogramm „Elektrische Güterbahn“ (BMDV – Mit der Elektrobahn klimaschonend in die Zukunft – Das Bahn-Elektrifizierungsprogramm des Bundes (bmvi.de)) ausgewählten Projekten?
- Für welche dieser Projekte wurde bereits, und wann jeweils, ein Planungsauftrag vergeben?
 - Wann rechnet die Bundesregierung jeweils mit dem Abschluss der Projekte?
 - Welche Kosten entfallen voraussichtlich bei diesen acht Projekten jeweils auf das Bundesprogramm?
 - Die Zahlung welcher Mittel ist bereits beantragt, und welche Mittel sind bereits an wen geflossen?
 - Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Abfluss weiterer Mittel?
21. Wie bewertet die Bundesregierung die Position des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (Positionen (vdv.de), S. 4), dass „die direkte Speisung von elektrischen Schienenfahrzeugen aus der Oberleitung auch in Zukunft die energieeffizienteste und kostengünstigste Betriebsweise“ darstellt?
22. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass im Hinblick auf die Elektrifizierung von Schienenstrecken eine Modernisierung der Bewertungsmethodik dringend erforderlich ist (bitte begründen)?
23. Erwägt oder beabsichtigt die Bundesregierung bei der Überarbeitung der Bewertungsmethodik für den Aus- und Neubau sowie für die Elektrifizierung von Bahnstrecken analog zu der für die Standardisierte Bewertung (siehe Ausschussdrucksache 19(15)524) einen „Nutzwertanalytischen Indikator“ für die Kriterien „Nachhaltigkeit im Verkehr, Daseinsvorsorge und Klimaschutz“ (der das Ergebnis einer Untersuchung um bis zu 30 Prozent verbessern kann) einzuführen?
- Wenn nein, warum nicht, und warum ist dies bei der Standardisierten Bewertung möglich, bei Bundesschienenwegen aber nicht?
- Wenn ja, in welcher Form?
24. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass es grundsätzlich möglich ist, dass ein Elektrifizierungsprojekt derzeit auf Basis der unterstellten Verkehrsprognose 2030 als unwirtschaftlich angesehen wird, es sich aber auf Basis der derzeit erarbeiteten Verkehrsprognose 2040 als wirtschaftlich herausstellen könnte?
- Wenn nein, warum nicht?
- Wenn ja, wie will die Bundesregierung in diesem Fall verhindern, dass bis zum Ende des Erstellens der Verkehrsprognose 2040 und bis zum Abschluss der Überprüfung des Bedarfsplans Schiene bei vielen Projekten de facto ein Baustopp droht?
25. Beabsichtigt die Bundesregierung nach Vorlage der Verkehrsprognose 2040 eine Neubewertung der für das Förderprogramm „Elektrische Güterbahn“ angemeldeten Projekte, die nach der ersten Untersuchung keine Aufnahme in das Förderprogramm gefunden haben (bitte begründen)?

26. Wann wird die Verkehrsprognose 2040 vorliegen,
- welche Szenarien wurden hierfür erstellt,
 - sind diese bereits abgeschlossen,
 - und wo sind diese einsehbar?
27. Wird auch bei aus Haushaltsmitteln finanzierten Projekten des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen nach Verabschiedung des Bedarfsplans regelmäßig grundsätzlich eine oder werden mehrere weitere Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen durchgeführt?
- Wenn ja, in welchem Verfahrensschritt, und handelt es sich dabei ebenfalls um eine sog. Kosten- und Leistungsrechnung nach § 7 Absatz 3 der Bundeshaushaltsordnung (BHO)?
- Wenn nein, warum nicht?
28. In welcher Form finden bei Bundesfernstraßen „Kontrollrechnungen“ (Antwort zu Frage 6 und 7 auf Ausschussdrucksache 20(15)7) statt?
29. Welcher Zeitaufwand entsteht bei Bundesfernstraßenprojekten durchschnittlich durch diese „Kontrollrechnungen“?

Berlin, den 17. Februar 2022

Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

