

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christian Görke, Dr. Gesine Löttsch, Klaus Ernst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 20/7179 –**

Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Brandenburg

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP hat sich die Bundesregierung dazu bekannt, den Masterplan Schienenverkehr weiterzuentwickeln und zügiger umzusetzen und den Anteil des Schienengüterverkehrs bis 2030 auf 25 Prozent zu steigern. Doch um dieses Ziel zu erreichen, wird ein modernes, leistungsstarkes und zuverlässiges Schienennetz gebraucht. Damit würde ein wichtiger Beitrag zur Klimaneutralität geleistet und es wäre gleichzeitig auch ein Standortvorteil für die heimische Wirtschaft. Besonders in Brandenburg gibt es momentan mit der Ansiedlung von beispielsweise Tesla und Rock-Tech Lithium eine dynamische Entwicklung von neuer Industrie und die bestehende Schieneninfrastruktur kommt an ihre Grenzen, sodass ein Großteil des Güterverkehrs über die Straße abgewickelt wird. Die Folgen davon sind nicht nur schädlich für mögliche weitere Ansiedlungen, sondern auch verstopfte Straßen und eine enorme Lärmbelastung für viele Bürgerinnen und Bürger in Brandenburg.

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Brandenburg?
2. Wie hat sich das gesamte Güterverkehrsaufkommen in Brandenburg in den letzten zehn Jahren entwickelt?
3. Wie haben sich in den letzten zehn Jahren der absolute und der relative Anteil des Gütertransports in Brandenburg nach Verkehrsträgern (Schiene, Straße, Wasserstraße, Luftfracht) entwickelt?

4. Mit welchen bereits beschlossenen und welchen zusätzlichen Maßnahmen in Brandenburg will die Bundesregierung das Ziel des Koalitionsvertrages, zuletzt bestätigt durch den Koalitionsbeschluss vom 28. März 2023 („Modernisierungspaket für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung“, S. 8), den Marktanteil des Schienengüterverkehrs bis 2030 auf 25 Prozent zu steigern, umsetzen?

Die Fragen 1 bis 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine Zahlen zum gesamten Güterverkehrsaufkommen auf Länderebene vor.

Der Schienengüterverkehr (SGV) steht bundesweit vor enormen Herausforderungen. Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) ist der Schienengüterverkehr im Land Brandenburg seit dem Jahr 2019 im Durchschnitt jährlich um ca. 4,5 Prozent auf rund 18,3 Mio. Trassenkilometer bis zum Jahr 2022 gestiegen. Das Ziel der Bundesregierung, den Anteil des SGV am Modal Split bis 2030 auf 25 Prozent zu steigern, wird vor allem durch die Umsetzung der im Masterplan Schienengüterverkehr enthaltenen Maßnahmen erreicht. Dazu gehören u. a. die Trassenpreisförderung, das Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ sowie die Schaffung digitaler Testfelder. Außerdem werden die Anlagenpreise gefördert. Ergänzend hat der Koalitionsausschuss am 28. März 2023 beschlossen, Anreize für Investitionen aus dem Sektor in die Erprobung und Markteinführung von Innovationen im Bereich Digitalisierung, Automatisierung und Fahrzeugtechnik im SGV sowie die Entlastung des Einzelwagenverkehrs zu verstärken. Zu Letzterem erarbeitet die Bundesregierung zurzeit die Förderrichtlinie. Zudem fördert die Bundesregierung mit der Anschlussförderrichtlinie Neubau, Ausbau, Reaktivierung und Ersatz von privaten Gleisanschlüssen, Zuführungs- und Industriestammgleisen sowie multifunktionaler Anlagen für den SGV.

5. Die Errichtung oder Erweiterung wie vieler KV-Terminals (KV = Kombiniertes Verkehr) wurde in den letzten zehn Jahren jeweils mit Bundesmitteln
 - a) in Deutschland insgesamt,
 - b) in Brandenburggefördert (bitte jeweils in Jahresscheiben und Höhe der Mittel angeben)?

Die Beantwortung der Frage war in der für parlamentarische Fragen zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich, da ergänzende Daten seitens der Deutschen Bahn AG (DB AG) auszuwerten sind. Die Antwort wird nachgereicht.

6. Welche Strecken(abschnitte) des 740-Meter-Programms (www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-050-V01/2-050-V01.html) mit jeweils welcher Länge liegen ganz oder teilweise im Land Brandenburg?
 - a) Bei welchen davon ist die Realisierung
 - bereits abgeschlossen;
 - im Bau;
 - in der planerischen Vorbereitung;
 - noch ohne Aktivität?

- b) Bei wie viel Prozent der Abschnitte, die ganz oder teilweise in Brandenburg liegen, ist die Realisierung jeweils
- bereits abgeschlossen;
 - im Bau;
 - in der planerischen Vorbereitung;
 - noch ohne Aktivität?

Die Fragen 6 bis 6b werden gemeinsam beantwortet.

Die für den Güterverkehr relevanten Strecken sind schon heute aus technischer Sicht überwiegend mit 740 Meter langen Zügen befahrbar. Aufgrund fehlender Überholmöglichkeiten scheidet jedoch häufig die Konstruierbarkeit der Trassen im Betrieb. Durch das 740-Meter-Netz-Programm werden auf den maßgeblichen Strecken die Überholmöglichkeiten deutlich verbessert und somit die Infrastruktur für 740-Meter-Züge weiter ertüchtigt. Das Netz wird dadurch deutlich leistungsfähiger. In Zukunft können deutlich attraktivere Trassen für 740-Meter-Züge zugewiesen und damit die Durchschnittsgeschwindigkeiten bei diesen Verkehren gesteigert werden. Damit wird sich insgesamt sowohl die Kapazitätsausnutzung als auch die Robustheit des Netzes weiter erhöhen.

In Brandenburg lagen zu Beginn des 740-Meter-Netz-Sonderprogramms neun Maßnahmen vor. Zwei Maßnahmen „Fangschleuse“ werden im Rahmen der Neukonzeption zur Anbindung des Teslawerks in Grünheide zusätzlich umgesetzt. Die verbleibenden sieben Projekte werden aktuell alle in unterschiedlichen Leistungsphasen geplant. Nachfolgend abgebildet sind die aktuellen Leistungsphasen und die voraussichtlichen Inbetriebnahmetermine (IBN) der in Brandenburg liegenden 740-Meter-Netz-Maßnahmen:

- Priort: Wechsel von der Vorplanung in die Entwurfs- und Genehmigungsplanung – voraussichtlich IBN: 2026,
- Berkenbrück: Ausführungsplanung – voraussichtlich IBN: 2025,
- Neustadt Dosse Gl. 3: Ausführungsplanung – voraussichtlich IBN: 2025,
- Neustadt Dosse Gl. 4: Ausführungsplanung – voraussichtlich IBN: 2025,
- Baruth: Entwurfs- und Genehmigungsplanung – voraussichtlich IBN: 2028,
- Waldrhena: abgeschlossen,
- Wusterwitz: Entwurfs- und Genehmigungsplanung – voraussichtlich IBN: 2026.

7. Wie viele Kilometer Schienenstrecken in Brandenburg sind elektrifiziert?
- a) Wie viel ist das in Prozent der gesamten Schienenstrecken in Brandenburg?
- b) Welche Schienenstrecken in Brandenburg wurden in den letzten zehn Jahren elektrifiziert (bitte Datum der Inbetriebnahme angeben)?

Die Fragen 7 bis 7b werden gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG beträgt die Länge des elektrifizierten Streckennetzes der DB Netz AG in Brandenburg 1 686 Kilometer. Dies entspricht einer Elektrifizierungsquote von 71 Prozent.

In den letzten 10 Jahren wurden in Brandenburg keine Strecken der DB Netz AG elektrifiziert.

8. Welche Strecken sollen in Brandenburg elektrifiziert werden, um das Ziel des Koalitionsvertrages, bis 2030 75 Prozent des Schienennetzes zu elektrifizieren, zu realisieren?
- a) Wie viel Prozent der Schienenstrecken Brandenburgs wären dann elektrifiziert?
 - b) Bis wann soll die Elektrifizierung jeweils welcher Strecke abgeschlossen sein?
 - c) Mit welchen öffentlichen Mitteln und in welcher Höhe sollen diese Maßnahmen jeweils gefördert werden?

Die Fragen 8 bis 8c werden gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG werden bis zum Jahr 2030 in Brandenburg folgende Strecken elektrifiziert:

- Passow–Grenze D/PL,
- Ruhland–Übergabebahnhof Schwarzheide.

Nach Abschluss der beiden Maßnahmen steigt die Elektrifizierungsquote auf rund 73 Prozent.

Die Elektrifizierung und der Ausbau der Strecke Passow–Grenze D/PL wird voraussichtlich Ende des Jahres 2025 abgeschlossen sein, die der Strecke Ruhland–Übergabebahnhof Schwarzheide voraussichtlich Ende des Jahres 2028.

Die Maßnahme Passow–Grenze D/PL wird aus dem Bedarfsplan finanziert (Ausbaustrecke Angermünde–Stettin), die Maßnahme Ruhland–Übergabebahnhof Schwarzheide wird aus dem Investitionsgesetz Kohleregionen finanziert.