

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, Dirk Brandes, Thomas Ehrhorn, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft, Mike Moncsek und der Fraktion der AfD

Fortschritt des Bahn-Elektrifizierungsprogramms des Bundes

Mit dem Programm „Elektrische Güterbahn“ (<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-aktuell/elektrobahn-klimaschonend-zukunft-bahn-elektrifizierungsprogramm.html>) hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr untersucht, ob Elektrifizierungslücken im Güterverkehrsnetz bestehen, die geschlossen werden können. Dabei lag das Augenmerk erstens auf sogenannten Ausweichstrecken, die bei möglichen Störungen die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes ermöglichen und damit die Widerstandsfähigkeit (Resilienz) des Schienennetzes stärken. Und zweitens wurde untersucht, wo es Elektrifizierungslücken von bundeseigenen Abschnitten der sogenannten ersten und letzten Meile gibt. Diese führen häufig dazu, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) aufgrund der kurzen fehlenden Elektrifizierungsabschnitte häufig über den gesamten Laufweg Dieselloks nutzen. Durch die Elektrifizierung kann der Anreiz erhöht werden, den gesamten Laufweg mit Elektrotraktion zu fahren.

Im Ergebnis sollen – ergänzend zum Bedarfsplan Schiene – acht zusätzliche Elektrifizierungen für den Güterverkehr sinnvoll sein:

- Neuburxdorf – Mühlberg (Streckennummer 6827),
- Duisburg Hochfeld – Duisburg Mannesmann (Stecknummer 2315),
- Wilhelmshaven Ölweiche – Wilhelmshaven Nord (Streckennummer 1552),
- Tiefenbroich – Flandersbach/Rohdenhaus (Streckennummer 2404),
- Gerstungen – Heimbaldshausen/Untereibzbach (Streckennummer 6707),
- Borstel – Niedergörne (Stecknummer 6426),
- Oebisfelde – Glindenberg (Streckennummer 6409),
- Bremerhaven – Rotenburg (Streckennummern 1300 und 1711).

Die Wirtschaftlichkeit der vier erstgenannten Vorhaben steht unter dem Vorbehalt, dass die privaten bzw. kommunalen Anschlussbetreiber ihre zu Beginn der Untersuchung bekundete Bereitschaft, die notwendige Elektrifizierung der Anschlussstrecken zu übernehmen, verbindlich umsetzen (https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/endbericht-ausbauprogramm-egb-mit-anhang.pdf?__blob=publicationFile).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Stehen die genannten acht Strecken (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) im Eigentum der Deutschen Bahn (DB) Netz AG?
2. Ist über die Elektrifizierung der genannten acht Strecken positiv entschieden worden, und wenn ja, wann wird das jeweilige Planfeststellungs- bzw. Planänderungsverfahren begonnen, und wann ist ggf. mit dessen Abschluss zu rechnen (bitte einzeln auflisten)?
3. Mit welchen Investitionen wird pro zu elektrifizierende Strecke kalkuliert (Stand 31. Dezember 2022)?
4. Liegen für die vier erstgenannten Strecken (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) Erklärungen der privaten bzw. kommunalen Anschlussbetreiber vor, die notwendige Elektrifizierung der Anschlussstrecken zu übernehmen?
5. Müssen unbeschränkte Bahnübergänge durch beschränkte ersetzt werden, und wenn ja, wie viele pro genannte Strecke?
6. Ist vorgesehen, Lärmschutzwände an den genannten Strecken zu errichten, und wenn ja, an welchen, und mit welcher Länge?

Berlin, den 4. September 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion