

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/8234 –**

Fortschritt des Bahn-Elektrifizierungsprogramms des Bundes

Vorbemerkung der Fragesteller

Mit dem Programm „Elektrische Güterbahn“ (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 (Streckennummer 2315),
- Wilhelmshaven Ölweiche – Wilhelmshaven Nord (Streckennummer 1552),
- Tiefenbroich – Flandersbach/Rohdenhaus (Streckennummer 2404),
- Gerstungen – Heimboldshausen/Untereibzbach (Streckennummer 6707),
- Borstel – Niedergörne (Streckennummer 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 (bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/endbericht-ausbauprogramm-egb-mit-anhang.pdf?__blob=publicationFile).

1. Stehen die genannten acht Strecken (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) im Eigentum der Deutschen Bahn (DB) Netz AG?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) befinden sich folgende Streckenabschnitte bzw. Strecken im Eigentum der DB Netz AG:

- Streckenabschnitt Neuburxdorf bis km 6,7,
VzG 6827 (Neuburxdorf – Mühlberg, Streckennummer 6827),
- Streckenabschnitt Duisburg Hochfeld Süd bis km 5,2
VzG 2315, (Duisburg Hochfeld – Duisburg Mannesmann, Streckennummer 2315),
- Streckenabschnitt Wilhelmshaven Ölweiche bis km 15,2,
VzG 1552, (Wilhelmshaven Ölweiche – Wilhelmshaven Nord, Streckennummer 1552),
- Streckenabschnitt Tiefenbroich bis km 13,5,
VzG 2404, (Tiefenbroich – Flandersbach/Rohdenhaus, Streckennummer 2404),
- Streckenabschnitt Gerstungen bis km 18,7,
VzG 6707 (Gerstungen – Heiboldshausen/Unterebreizbach, Streckennummer 6707),
- Streckenabschnitt Borstel bis km 6,1,
VzG 6426 (Borstel – Niedergörne, Streckennummer 6426),
- Strecke Oebisfelde – Glindenberg (Streckennummer 6409).

Bei der Strecke Bremerhaven – Rotenburg handelt es sich um eine nicht bundeseigene Strecke, die sich nicht im Eigentum der DB Netz AG befindet.

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)?

Die acht Strecken wurden einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung unterzogen. Im Ergebnis hat sich erwiesen, dass diese zusätzlichen Elektrifizierungsmaßnahmen für den Güterverkehr sinnvoll sind.

Die Wirtschaftlichkeit der Strecken Neuburxdorf – Mühlberg, Duisburg Hochfeld – Duisburg Mannesmann, Wilhelmshaven Ölweiche – Wilhelmshaven Nord und Tiefenbroich – Flandersbach/Rohdenhaus steht unter dem Vorbehalt, dass die privaten bzw. kommunalen Anschlussbetreiber die notwendige Elektrifizierung der Anschlussstrecken bzw. die Umsetzung eines Betriebskonzeptes z. B. durch Umspannung auf alternative Triebfahrzeuge oder durch die Verwendung von „Last-Mile“ Loks verbindlich umsetzen. Die Bewertungsergebnisse können folgendem Link entnommen werden.

bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/endbericht-ausbauprogramm-egb-mit-anhang.pdf?__blob=publicationFile.

Nach Auskunft der DB AG sind für folgende Vorhaben Planrechtsverfahren vorgesehen:

- Wilhelmshaven Ölweiche – Wilhelmshaven Nord: voraussichtlich Antrag auf Planrecht: viertes Quartal 2023, geplante Bestandskraft des Planrechts: drittes Quartal 2025.
- Gerstungen – Heimboldshausen: voraussichtlich Antrag auf Planrecht: zweites Quartal 2025, geplante Bestandskraft des Planrechts: viertes Quartal 2026.
- Borstel – Niedergörne: Derzeit keine Information möglich, da die Planung mit

Leistungsphase 1 voraussichtlich im zweiten Quartal 2024 beginnt.

- Oebisfelde – Glindenberg: voraussichtlich Antrag auf Planrecht: zweites Quartal 2025, geplante Bestandskraft des Planrechts: drittes Quartal 2027.

Bei den Vorhaben Neuburxdorf – Mühlberg, Duisburg Hochfeld – Duisburg Mannesmann und Tiefenbroich – Flandersbach/Rohdenhaus liegen aufgrund des nicht gelösten o. g. Vorbehalts hinsichtlich der Fortführung durch die Anschlussbetreiber derzeit nicht die Voraussetzungen für den Abschluss von Planungsfinanzierungsvereinbarungen vor.

Bei der Strecke Bremerhaven – Rotenburg handelt es sich um eine nicht bundeseigene Eisenbahn. Daher ist eine Finanzierung über das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG), mit dem nur Eisenbahnen des Bundes finanziert werden können, aktuell nicht möglich.

3. Mit welchen Investitionen wird pro zu elektrifizierende Strecke kalkuliert (Stand 31. Dezember 2022)?

Kostenkalkulationen mit Preisstand vom 31. Dezember 2022 liegen der Bundesregierung nicht vor. Gemäß Abschlussbericht zum Ausbauprogramm „Elektrische Güterbahn“ ist mit folgenden Investitionskosten zu rechnen.

Maßnahme	Investitionskosten
	Bewertungsergebnis in Mio. Euro (Preisstand 2012)
Neuburxdorf - Mühlberg	12,8
Duisburg Hochfeld – Duisburg Mannesmann	23,7
Gerstungen - Unterbreizbach	41,4
Tiefenbroich - Rohdenhaus	51,3
Borstel - Niedergörne	27,8
Wilhelmshaven Ölweiche - Wilhelmshaven Nord	16,7
Oebisfelde - Glindenberg	96,6
Bremerhaven - Rotenburg (NE-Bahn)	158,0

4. Liegen für die vier erstgenannten Stecken (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) Erklärungen der privaten bzw. kommunalen Anschlussbetreiber vor, die notwendige Elektrifizierung der Anschlussstrecken zu übernehmen?

Für das Vorhaben Wilhelmshaven Ölweiche – Wilhelmshaven Nord liegt seitens des Landes Niedersachsen eine Absichtserklärung vor. Für die Strecken Neuburxdorf – Mühlberg, Duisburg Hochfeld – Duisburg Mannesmann und Tiefenbroich – Flandersbach/Rohdenhaus wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

5. Müssen unbeschränkte Bahnübergänge durch beschränkte ersetzt werden, und wenn ja, wie viele pro genannte Strecke?

Nach Auskunft der DB AG müssen im Rahmen der Umsetzung der Elektrifizierungsvorhaben Wilhelmshaven Ölweiche – Wilhelmshaven Nord, Gerstungen – Heimboldshausen und Oebisfelde – Glindenberg keine Bahnübergänge ersetzt werden. Zum Vorhaben Borstel – Niedergörne können derzeit keine Aussagen getroffen werden, da hier noch keine Planung seitens der DB Netz AG begonnen wurde. Für die Vorhaben Neuburxdorf – Mühlberg, Duisburg Hochfeld – Duisburg Mannesmann und Tiefenbroich – Flandersbach/Rohdenhaus wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

6. Ist vorgesehen, Lärmschutzwände an den genannten Strecken zu errichten, und wenn ja, an welchen, und mit welcher Länge?

Hierzu können vor Abschluss der jeweiligen Planrechtsverfahren noch keine Angaben gemacht werden. Ergänzend wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.