

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Henze, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 21/8031 –**

Prognosen und Nachfrage des Schienengüterverkehrs bei Schienenneubaustrecken

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesregierung bewertet die Wirtschaftlichkeit von Infrastrukturprojekten über eine Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP). Das Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030 nennt hierzu Bewertungsvorschriften (vgl. www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodenhandbuch.pdf?__blob=publicationFile). Das ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) eines Schienenneubauvorhabens ist demnach auch abhängig vom prognostizierten Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr (SGV).

1. Welche in den vergangenen 25 Jahren in Betrieb genommenen Neubau-
strecken der Deutschen Bahn (DB) AG sind neben dem Schienenperso-
nenverkehr auch für den Schienengüterverkehr, also für Mischverkehre,
ausgelegt, und welche nicht?

Nach Auskunft der DB InfraGO sind wesentliche neu in Betrieb genommene Strecken Köln–Rhein/Main, Nürnberg–Ingolstadt, Erfurt–Leipzig/Halle, Ebensfeld–Erfurt sowie Wendlingen–Ulm. Für Köln–Rhein/Main erfolgte die Trassierung für den schnellen Personenverkehr. Für Nürnberg–Ingolstadt, Erfurt–Leipzig/Halle, Ebensfeld–Erfurt sowie Wendlingen–Ulm erfolgte die Trassierung auch für den Güterverkehr.

2. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil des Schie-
nengüterverkehrs in Prozent (auf Grundlage der ermittelten Trassenkilo-
meter) auf der Strecke 5934 zwischen Nürnberg und Ingolstadt im Jahr
2025, und wie hoch war der prognostizierte Anteil des SGV zum Zeit-
punkt der Nutzen-Kosten-Berechnung Analyse zum Zeitpunkt des Bau-
beginns?

Der prognostizierte Anteil des Güterverkehrs basiert auf den Zugzahlen der Verkehrsprognose 2015 und der der Verflechtungsprognose für das Zieljahr

2025. Schienengüterverkehr (SGV)-Anteil an Trassenkilometern: Prognose 2025: 22 Prozent, Prognose 2015: 37 Prozent.

3. Wie viele Güterzüge pro Tag wurden auf dieser Strecke bei Baubeginn eingeplant, und wie viele waren dies im Jahr 2025?

Es wurde von etwa 100 Güterverkehrszügen am Tag ausgegangen. 2025 galt auf der Strecke ein Tunnelbegegnungsverbot. Vereinzelt wurde die Strecke von SGV-Zügen befahren, überwiegend im Umleiterverkehr.

4. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil des SGV in Prozent (auf Grundlage der ermittelten Trassenkilometer) auf der Strecke 5919 zwischen Erfurt und Halle bzw. Leipzig (bis Abzweig Planena) im Jahr 2025, und wie hoch war der prognostizierte Anteil des SGV zum Zeitpunkt der Nutzen-Kosten-Berechnung Analyse zum Zeitpunkt des Baubeginns?

Der prognostizierte Anteil des Güterverkehrs basiert auf den Zugzahlen der Verkehrsprognose 2015 sowie auf den Zugzahlen der Verkehrsverflechtungsprognose 2025. SGV-Anteil an Trassenkilometern: Prognose 2025: 53 Prozent; Prognose 2015: 54 Prozent.

5. Wie viele Güterzüge pro Tag wurden auf dieser Strecke (vgl. Frage 4) bei Baubeginn eingeplant, und wie viele waren dies im Jahr 2025 pro Tag?

Auf der Strecke 5919 zwischen Erfurt und Halle (S.) bzw. Leipzig (bis Abzweig Halle-Planena) wurden zum Zeitpunkt der Planfeststellung (1996) 131 Güterzüge pro Tag prognostiziert.

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG befuhren im Jahr 2025 die Strecke 449 SGV-Züge. Dies ergibt gemittelt 1,2 Züge pro Tag.

6. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil des SGV in Prozent (auf Grundlage der ermittelten Trassenkilometer) auf der Strecke 5919 zwischen Ebensfeld und Erfurt im Jahr 2025, und wie hoch war der prognostizierte Anteil des SGV zum Zeitpunkt der Nutzen-Kosten-Berechnung Analyse zum Zeitpunkt des Baubeginns?

Der prognostizierte Anteil des Güterverkehrs basiert auf den Zugzahlen der Verkehrsprognose 2015 sowie auf den Zugzahlen der Verkehrsverflechtungsprognose 2025. SGV-Anteil an Trassenkilometern: Prognose 2025: 77 Prozent, Prognose 2015: 71 Prozent.

7. Wie viele Güterzüge pro Tag wurden auf dieser Strecke (vgl. Frage 6) bei Baubeginn eingeplant, und wie viele waren dies im Jahr 2025 pro Tag?

Auf der Strecke 5919 zwischen Ebensfeld und Erfurt wurden zum Zeitpunkt der Planfeststellung (1996) 168 Güterzüge pro Tag prognostiziert. Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG befuhren im Jahr 2025 651 SGV-Züge die Strecke. Dies ergibt gemittelt zwei Züge pro Tag.

8. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil des Schienengüterverkehrs in Prozent (auf Grundlage der ermittelten Trassenkilometer) auf der Strecke 4813 zwischen Ulm und Wendlingen im Jahr 2025, und wie hoch war der prognostizierte Anteil des SGV zum Zeitpunkt der Nutzen-Kosten-Berechnung Analyse zum Zeitpunkt des Baubeginns?

Der prognostizierte Anteil des Güterverkehrs basiert auf den Zugzahlen der Verkehrsprognose 2015 sowie auf den Zugzahlen der Verkehrsverflechtungsprognose 2025. SGV-Anteil an Trassenkilometern: 2025 Prognose: 10 Prozent, 2015 Prognose: 0 Prozent.

9. Wie viele Güterzüge pro Tag wurden auf dieser Strecke (vgl. Frage 8) bei Baubeginn eingeplant, und wie viele waren dies im Jahr 2025 pro Tag?

Zum Zeitpunkt des Baubeginns der Schnellfahrstrecke Wendlingen–Ulm im Jahr 2010 wurde auf Basis der Verkehrsverflechtungsprognose 2025 von 16 Zugpaaren des Güterverkehrs ausgegangen. Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG befuhren im Jahr 2025 die Strecke 160 SGV-Züge. Dies ergibt gemittelt 0,4 Züge pro Tag.

10. Welche prozentualen Anteile unterstellt nach Kenntnis der Bundesregierung die Vorhabensträgerin auf Grundlage der prognostizierten Trassenkilometer im Ergebnis der Vorplanung für die Ausbaustrecke bzw. Neubaustrecke Hannover–Hamburg für den Streckenabschnitt zwischen Meckelfeld und Celle für den SGV, den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), und wie viele Güterzüge pro Tag sind eingeplant?

Es wird auf die im Internet veröffentlichten Informationen auf der Homepage des BMV verwiesen, abrufbar unter: www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsprognose-2040.html. Zu beachten ist dabei, dass zum Zeitpunkt der Erstellung der Eisenbahnverkehrsprognose 2040 Verbindungskurven zwischen der NBS Hannover–Hamburg und Amerikalinie (Verden–Soltau–Uelzen) in Soltau für den Güterverkehr unterstellt wurden. Deshalb ist die NBS Hannover–Hamburg in einen Nord- und Südabschnitt aufgeteilt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.