

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Filiz Polat, Oliver Krischer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/2859 –**

### **Verbesserung des Bahnverkehrs zwischen Deutschland und den Niederlanden**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Nach Auskunft des niederländischen Infrastrukturministeriums in der niederländischen Tageszeitung „NRC Handelsblad“ vernimmt die niederländische Regierung beim Ausbau der Bahnverbindungen zwischen den Niederlanden und Deutschland kaum Unterstützung des deutschen Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Nach Einschätzung der zuständigen Staatssekretärin sind auf deutschem Gebiet zahlreiche Investitionen für den Ausbau von Schienenwegen des Bundes notwendig, um den angestrebten Ausbau eines Fernverkehrsnetzes der staatlichen Bahngesellschaft Nederlandse Spoorwegen N. V. (abgekürzt: NS) zu erreichen. Trotz großer Nachfragesteigerung können derartige Intercity-Linien auf hohem Niveau nicht etabliert werden, da Ausbaubedarfe am bundeseigenen Schienennetz, beispielsweise zwischen Groningen und Hamburg oder zwischen Eindhoven und Düsseldorf ungeklärt sind (NRC Handelsblad vom 6. Juni 2018: „Lang wachten op snelle trein naar Duitsland“).

Trotz zahlreicher Bemühungen des niederländischen Infrastrukturministeriums sowie der anliegenden Provinzen Groningen, Noord-Brabant und Limburg hinsichtlich einer Verbesserung der infrastrukturellen Situation auf deutscher Seite kommen die angestrebten Intercity-Verbindungen der NS zwischen Hamburg und Amsterdam sowie zwischen Köln, Düsseldorf und Amsterdam nicht zustande (NRC Handelsblad vom 6. Juni 2018: „Lang wachten op snelle trein naar Duitsland“).

1. Wie bewertet die Bundesregierung das Anliegen der Nederlandse Spoorwegen, neue hochwertige Intercity-Verbindungen zwischen Hamburg und Amsterdam, sowie zwischen Köln, Düsseldorf und Amsterdam anzubieten?

Ziel der Bundesregierung ist es, bis 2030 doppelt so viele Bahnkundinnen und Bahnkunden zu gewinnen. Ein zusätzliches Angebot auf betriebswirtschaftlicher Grundlage auf dem allen Anbietern offenstehenden deutschen Schienenpersonenverkehrsmarkt ist daher zu begrüßen.

2. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Fahrgastnachfrage zwischen Deutschland und den Niederlanden im Schienenpersonenfernverkehr bis zum Jahr 2030 ein?
3. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Fahrgastnachfrage zwischen Deutschland und den Niederlanden im Schienenpersonennahverkehr bis zum Jahr 2030 ein?
4. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Güterverkehrsnachfrage zwischen Deutschland und den Niederlanden im Schienengüterverkehr bis zum Jahr 2030 ein?
5. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Güterverkehrsnachfrage zwischen Deutschland und den Niederlanden im Straßengüterverkehr bis zum Jahr 2030 ein?

Die Fragen 2 bis 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der dem Bundesverkehrswegeplan 2030 zugrundeliegenden Verkehrsprognose 2030 wurden die Verkehrsverflechtungen zwischen Regionen innerhalb Deutschlands und grenzüberschreitend mit Regionen im Ausland für das Basisjahr 2010 und das Prognosejahr 2030 analysiert.

Für den Schienenpersonenverkehr insgesamt ergibt sich zwischen Deutschland und den Niederlanden eine Steigerung von rd. 4,4 Millionen Personenfahrten im Jahr 2010 auf rd. 6,6 Millionen Personenfahrten im Jahr 2030 (+50 Prozent). Eine Unterscheidung zwischen Fern- und Nahverkehr ist hier nicht möglich.

Das grenzüberschreitende Verkehrsaufkommen im Schienengüterverkehr zwischen Deutschland und den Niederlanden steigt von rd. 24,8 Millionen Tonnen im Jahr 2010 auf rd. 30,2 Millionen Tonnen im Jahr 2030 (+22 Prozent) und im Straßengüterverkehr von rd. 109,4 Millionen Tonnen auf rd. 171,2 Millionen Tonnen (+56 Prozent).

(Bei den Entwicklungen sowohl im Bahnverkehr als auch im Straßengüterverkehr ist zu beachten, dass die Verkehrsprognose 2030 für das jeweilige Verkehrsnetz im Jahr 2030 bereits die Umsetzung umfangreicher Neu- und Ausbaumaßnahmen unterstellt).

6. Auf Grundlage welcher Methodik zur Nachfrageschätzung basieren die Prognosen der Bundesregierung zur Nachfrage im Schienengüterverkehr und Straßengüterverkehr?

Es wird auf den Schlussbericht zur Verkehrsverflechtungsprognose 2030 sowie den zugehörigen „Ergänzenden Bericht zur Methodik“ verwiesen. Beide Berichte sind auf der Homepage des BMVI veröffentlicht unter [www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsverflechtungsprognose-2030.html](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsverflechtungsprognose-2030.html).

7. An welchen Strecken ist nach Kenntnis der Bundesregierung ein Ausbaubedarf im Bereich der bundeseigenen Schienenwege notwendig, um derartige schnelle Intercity-Verbindungen zwischen Hamburg und Amsterdam sowie zwischen Köln, Düsseldorf und Amsterdam herzustellen?

Schnelle Verbindungen des SPFV bestehen bereits heute über Emmerich und Bad Bentheim bzw. können bei Bedarf dort eingerichtet werden.

8. Stimmt die Bundesregierung der Stellungnahme der Staatssekretärin des niederländischen Infrastrukturministeriums (niederländisch: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) zu, wonach die Niederlande beim Ausbau grenzüberschreitender Verbindungen kaum Unterstützung seitens des Bundesverkehrsministeriums erhalten (NRC Handelsblad vom 6. Juni 2018: „Lang wachten op snelle trein naar Duitsland“)?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht?

Diese Stellungnahme ist der Bundesregierung nicht bekannt.

9. Wann soll der für eine schnelle Intercity-Verbindung zwischen Hamburg, Bremen und Groningen sowie Amsterdam notwendige Wiederaufbau der Friesenbrücke bei Weener erfolgen?
10. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Inbetriebnahme des notwendigen Teilneubaus der Friesenbrücke bei Weener?

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nachdem die Friesenbrücke über die Ems bei Weener im Jahr 2015 durch ein Seeschiff im Bereich der Klappbrücke gerammt und irreparabel zerstört wurde, soll nach Abstimmung mit der Region (Landkreise Leer und Emsland, Stadt Papenburg) ein Ersatzneubau in Form einer Drehbrücke anstatt eines 1:1-Ersatzes in Form der bisherigen Klappbrücke erfolgen. Der Wiederaufbau einschließlich der Inbetriebnahme erfolgt nach derzeitiger Planung bis Ende des Jahres 2024.

11. Wie begründet die Bundesregierung die jahrelange Nichtbefahrbarkeit der Strecke zwischen Leer und Groningen nach dem Schiffsunfall an der Friesenbrücke bei Weener?

Die Gespräche zum Wiederaufbau der Friesenbrücke wurden kurz nach Zerstörung der Klappbrücke aufgenommen. Bei den Planungen wurden vielseitige und umfangreiche Variantenbetrachtungen aufgrund der besonderen Brückenkonstruktion und der begrenzten Öffnungsbreite durchgeführt.

12. Wann erfolgte nach Kenntnis der Bundesregierung die Vorentwurfsplanung für den Teil-Neubau der Friesenbrücke bei Weener?

Im zweiten Halbjahr 2016 lag die Vorentwurfsplanung für den Wiederaufbau der 1:1-Variante und Mitte 2017 die Vorentwurfsplanung für die Drehbrückenvariante Uferseite Weener vor.

13. Wann wird die Planung des Entwurfs für den Teilneubau der Friesenbrücke bei Weener abgeschlossen sein?

Die Entwurfsplanung (Leistungsphase drei) der aktuellen Vorzugsvariante „Neubau Drehbrücke mit Drehpfeiler an der östlichen Uferseite (Ihrhove)“ wird im September 2019 abgeschlossen sein.

14. Gab es Gespräche zwischen dem niederländischen Infrastrukturministerium und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hinsichtlich des Neubaus der Friesenbrücke bei Weener?

Wenn ja, zu welchen Zeitpunkten (bitte jeweils genaues Datum angeben)?

Es haben am 10. Mai 2016 und am 28. August 2017 Gespräche im Rahmen der sog. Task Force „Friesenbrücke“, die zwischen der DB AG, dem BMVI, dem Eisenbahn Bundesamt, der Wasser- und Schifffahrtsdirektion und Vertretern der Region Emsland und der Region Groningen über die weitere Planung eines zukunftsfähigen Wiederaufbaus der Friesenbrücke gebildet wurde, stattgefunden.

15. Gab es Angebote seitens der Regierung der Niederlande hinsichtlich einer Mitfinanzierung des Wiederaufbaus der Friesenbrücke bei Weener?

Wenn ja, wie ist der Verhandlungsstand diesbezüglich?

Nein.

16. Aus welchen Gründen resultieren die jüngsten Kostensteigerungen für den Teilneubau der Friesenbrücke bei Weener von 16 Mio. Euro auf 66 Mio. Euro (General-Anzeiger vom 18. April 2018: „Task-Force: Friesenbrücke wird teurer“)?

Die Kostensteigerung ist die Konsequenz aus der Entscheidung für die aufwändigere Variante „Neubau Drehbrücke mit Drehpfeiler auf Ihrhovener Seite“.

17. Welche Ergebnisse sind beim am 18. April 2018 in Hannover stattgefundenen Task-Force-Treffen der Deutschen Bahn AG zum Teilneubau der Friesenbrücke bei Weener erzielt worden?

Nach Kenntnis des BMVI hat am 18. April 2018 kein Task-Force Treffen stattgefunden, sondern ein öffentlicher Termin der Deutschen Bahn AG mit den Vertretern der Region, der einem Austausch zum damaligen Sachstand diene.

18. Plant die Bundesregierung, bestehende Lücken im Schienennetz zwischen Deutschland und den Niederlanden, beispielweise zwischen Kleve und Nijmegen, zu schließen?

Wenn ja, wann?

Wenn nein, warum nicht?

Die Strecke Krefeld – Kleve dient ausschließlich dem SPNV. Überregionale Verkehre werden über Emmerich und Kaldenkirchen geführt. Durch die Reaktivierung der Strecke Kleve – Nijmegen würde sich die verkehrliche Funktion der Strecke Krefeld – Kleve (– Nijmegen) nicht ändern.

19. Welche Planungen verfolgt die Bundesregierung für den Ausbau der bundeseigenen Schienenwege zwischen Eindhoven und Düsseldorf?

Im Rahmen der Projektbewertungen für den BVWP 2030 konnte für die ABS Grenze NL/D – Kaldenkirchen – Mönchengladbach – Rheydt-Odenkirchen mit einem zweigleisigen Ausbau der Abschnitte Kaldenkirchen – Dülken und Rheydt – Rheydt-Odenkirchen sowie der Verbindungskurve Viersen für die Relation Venlo – Duisburg die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit nachgewiesen werden.

20. Welche Position vertritt die Bundesregierung hinsichtlich einer Realisierung einer Schienengüterverkehrsstrecke „Eiserner Rhein“ entlang der Bundesautobahn 52 bzw. Schnellstraße N280, um die weiterhin erheblich wachsenden Gütermengen aus den niederländischen und belgischen Überseehäfen abwickeln zu können?

Im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung wurde der Ausbau des sog. Eisernen Rheins in der A52 Variante (Mönchengladbach – Roermond) nicht weiterverfolgt, da die Voraussetzungen auf niederländischer Seite nicht vorliegen.

21. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die aktuellen Kosten für Planung und Bau einer Schienengüterverkehrsstrecke „Eiserner Rhein“ entlang der Bundesautobahn 52 bzw. Schnellstraße N280 auf deutschem Gebiet ein?

Da die Variante nicht weiterverfolgt wurde, liegt keine aktuelle Kostenschätzung vor.

22. Welche Fördermöglichkeiten der Europäischen Union nimmt die Bundesregierung zur Mitfinanzierung von Ausbauvorhaben von bundeseigenen Schienenstrecken zwischen Deutschland und den Niederlanden in Anspruch?
23. Auf welchen Ausbauvorhaben der bundeseigenen Schienenwege zwischen Deutschland und den Niederlanden wird eine Förderung der Europäischen Union in Anspruch genommen, und in welcher Höhe jeweils?

Die Fragen 22 und 23 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für Schienenprojekte werden bei geeigneten Aufrufen Zuschüsse aus der Fazilität Connecting Europe (CEF) beantragt.

Derzeit erhält die Ausbaustrecke Grenze DE/NL – Emmerich – Oberhausen eine CEF-Zuschussförderung i. H. von 32 Mio. Euro.





