

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage des Abgeordneten Stefan Henze (AfD)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung

740-m-Güterzüge

Anfrage des Abgeordneten Stefan Henze (AfD), eingegangen am 17.05.2018 - Drs. 18/931
an die Staatskanzlei übersandt am 23.05.2018

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 14.06.2018,

gezeichnet

Dr. Bernd Althusmann

Vorbemerkung des Abgeordneten

In der EU beträgt die erlaubte Höchstlänge für Güterzüge 740 m, in Ausnahmefällen auch 835 m. In anderen Teilen der Welt fahren längere Züge. In Niedersachsen wird der Rangierbahnhof Maschen von 835 m langen Güterzügen bedient. Größter Hinderungsgrund für längere Güterzüge sind Engpässe im Netz. Oft fehlen die notwendigen Signale, oder die Überholgleise sind zu kurz. Erst bei einem Güterzug über 1 000 m Länge sind technische Umrüstungen nötig. Aufgrund von Länge und Gewicht verändert sich dann das Brems- und Fahrverhalten.

Der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann hat mitgeteilt, dass das „Programm zur Erhöhung des deutschen Schienennetzes für 740 m lange Güterzüge“ bei Investitionskosten von 405 Millionen Euro einen Kosten-Nutzen-Faktor von 4,8 aufweist.¹ Die Bahnhofsköpfe der Bahnhöfe Bad Bentheim, Emden Rbf, Kirchhorsten und Meppen werden umgebaut. In Einbeck-Salzderhelden und Schandelah wird ein Signal versetzt oder neu errichtet. In Rehren wird das Gleis verlängert.²

Vorbemerkung der Landesregierung

Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 - Teil Schiene - ist die Sammelposition „Weitere Streckenmaßnahmen“ vorgesehen, die auch Maßnahmen für 740 m lange Züge enthält. Projektauswahl, -definition und -bewertung einzelner Maßnahmen dieser Sammelposition erfolgen laut Bund entsprechend Bedarf.

1. Wie hoch ist der Finanzbedarf für die in Niedersachsen anstehenden Planvorhaben?

Konkrete abschließende Darstellungen zu Maßnahmen liegen nicht vor, daher kann das Investitionsvolumen für Maßnahmen in Niedersachsen für 740 m lange Züge nicht benannt werden.

¹ Antwort auf die Fragen 63 und 64 in der Bundestagsdrucksache 19/151

² Bundestagsdrucksache 19/1609

2. Wie hoch sind die Kosten, die dem Land Niedersachsen aus der Umsetzung dieser Planvorhaben entstehen?

Das Land Niedersachsen ist an diesem BVWP-Projekt nicht beteiligt, daher sind Kosten für das Land nicht zu erwarten.

3. In welcher Reihenfolge werden die Planvorhaben in Niedersachsen voraussichtlich umgesetzt?

Hierzu liegen der Landesregierung keine Kenntnisse vor.

4. Sind bei einzelnen Projekten Bürgerbefragungen notwendig oder schon erfolgt? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Zu den bislang vom Bund benannten Maßnahmen sind keine konkreten Planungen und damit auch keine in Betracht kommende Beteiligungsformate bekannt.

5. Wie hoch ist der derzeitige Marktanteil des Schienengüterverkehrs an der Transportleistung in Niedersachsen?

2016 betrug der Anteil der Schienengüterverkehrsleistung etwa 18 % der Verkehrsleistung im Bundesgebiet (ohne Seeschifffahrt). Eine auf die einzelnen Länder bezogene Auswertung liegt nicht vor.

6. Laut BMVI flossen 2014 in Deutschland 49 Euro pro Kopf in die Schieneninfrastruktur, im gleichen Jahr in der Schweiz 351 Euro und in Österreich 210 Euro pro Kopf.³ Wie viele Euro flossen in den jeweiligen Jahren 2007 bis 2017 pro Kopf in Niedersachsen in die Schieneninfrastruktur?

Hierzu liegen der Landesregierung keine Angaben vor.

7. Gibt es darüber hinaus rechtliche Hürden, die der Zulassung von Zügen entgegenstehen, mit einer Länge von

- a) über 740 m?
- b) über 835 m?
- c) über 1 000 m?

Laut Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung darf ein Zug nicht länger sein, als es seine Bremsverhältnisse, Zug- und Stoßeinrichtungen und die Bahnanlagen zulassen.

8. Welche ist die technische Maximallänge eines Güterzuges, der nach den derzeitigen Vorgaben in Niedersachsen eingesetzt werden kann? Auf welchen Strecken ist der Einsatz solcher Zuglängen in Niedersachsen zurzeit schon möglich oder geplant (außer von Hamburg nach Maschen)?

Die Grenzen der technischen Machbarkeit langer Güterzüge sind vom Land Niedersachsen nicht untersucht worden.

³ Allianz pro Schiene SCI/Verkehr (2015): Pro-Kopf-Investitionen des Staates in die Schieneninfrastruktur in ausgewählten europäischen Ländern 2014, Verweis: <https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2015/07/160604-Investitionen-Schieneninfrastruktur-EU.pdf> (abgerufen am 02. Mai 2018).