

**Kleine Anfrage zur kurzfristigen schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 2 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage des Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel (GRÜNE)

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

Aufnahme in Bundesprogramm „Elektrische Güterbahn“: Was unternimmt die Landesregierung, um die Strecke Bremerhaven-Wulsdorf–Bremervörde–Rotenburg zu elektrifizieren?

Anfrage des Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel (GRÜNE), eingegangen am 20.09.2022 -
Drs. 18/11745

an die Staatskanzlei übersandt am 21.09.2022

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
namens der Landesregierung vom 06.10.2022

Vorbemerkung des Abgeordneten

An den Verkehrsbetrieben Elbe-Weser GmbH (EVW) ist das Land Niedersachsen als Gesellschafter mit 82,97 % beteiligt (<https://www.evw-elbe-weser.de/wir-ueber-uns/unternehmen/gesellschafter/>). Der Bund hat die Wirtschaftlichkeit der Elektrifizierung der Strecke Bremerhaven-Wulsdorf–Bremervörde–Rotenburg im Rahmen des Ausbauprogramms „Elektrische Güterbahn“ nachgewiesen und die Bedeutung der Strecke als Ausweichstrecke für den Schienengüterverkehr zu den bremischen Seehäfen hervorgehoben. Die Elektrifizierung der Strecke würde vor allem im Hafenhinterlandverkehr eine Alternativstrecke für die Häfen Bremen und Bremerhaven schaffen und die bereits jetzt überlasteten Schienenwege im Knoten Bremen entlasten. Für die Erhöhung der Resilienz des norddeutschen Schienennetzes kommt danach der Elektrifizierung der genannten EVW-Strecke eine wesentliche Bedeutung zu.

Vorbemerkung der Landesregierung

Das Ausbauprogramm „Elektrische Güterbahn“ ist ein Programm des Bundes. Die Strecke Bremerhaven–Rotenburg ist eine von acht Strecken, deren Elektrifizierung vom Bund als wirtschaftlich eingestuft wird. Die Strecke gehört zur Nichtbundeseigenen Eisenbahn EVW. Laut Bund steht die Elektrifizierung der Strecke unter dem Vorbehalt einer rechtlich zulässigen Finanzierungslösung. Die Kosten belaufen sich auf rund 158 Millionen Euro.

Eine Finanzierung nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) scheidet trotz Aufnahme der Strecke in den Bundesverkehrswegeplan aus, da es sich nicht um eine bundeseigene Strecke handelt. Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist nicht einschlägig, da die Fördervoraussetzungen nach § 2 Abs.1 Satz 1 GVFG nicht gegeben sind. Bei einer Finanzierung nach dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) würde der Bund 50 % der Kosten tragen: das sind 79 Millionen Euro. Für die Bundesförderung nach dem SGFFG stehen jedoch aktuell jährlich insgesamt nur 25 Millionen Euro zur Verfügung, so dass derzeit nicht einmal die Finanzierung des Bundesanteils sichergestellt wäre. Alle Bemühungen der Landesregierung, eine Erhöhung der verfügbaren Bundesmittel zu erreichen, sind von der Bundesregierung bisher - auch im Rahmen der letzten Änderung des SGFFG - nicht aufgegriffen worden (z. B. Bundesratsdrucksache 644/17 vom 3. November 2017).

Selbst wenn ausreichende Mittel auf Bundesebene verfügbar wären, trüge das Land die verbleibenden 50 % der Kosten mit über 63,2 Millionen Euro direkt und mit 15,8 Millionen Euro indirekt über die EVW. Der Nutzen der Maßnahme hingegen läge jedoch fast ausschließlich beim Bund. Selbst bei einer Elektrifizierung dieser Relation würden die EVU die Strecke voraussichtlich nur im Falle von

Störungen und Bauarbeiten als Umleiterstrecke nutzen, weil sie eingleisig ist und einen Umweg bedeutet. Die Kapazität der Strecke ist aufgrund der Eingleisigkeit begrenzt. Darüber hinaus ist die Strecke Rotenburg–Bremervörde in Rotenburg in Richtung Hamburg angebunden. Damit die Güterzüge in Richtung Hannover nicht in Rotenburg wenden müssen, was Zeit und Geld kostet, wäre daher eine Verbindungskurve für den Übergang auf die eingleisige Strecke Verden–Rotenburg der DB Netz AG Richtung Hannover erforderlich. Zudem ergeben sich bei einer Zunahme des Güterverkehrs auf dieser Strecke Engpässe auf der Strecke Verden–Rotenburg. Erforderlich wäre ein zweigleisiger Ausbau dieser Strecke. Allein die Elektrifizierung der Verbindung Bremerhaven–Wulsdorf–Bremervörde–Rotenburg bringt verkehrlich daher wenige Vorteile. Außerdem dient dies der Entlastung des DB Netzes, sodass es sich bei der Elektrifizierung um eine Aufgabe des Bundes handelt, die auch vom Bund zu finanzieren ist.

- 1. Was hat die Landesregierung bisher unternommen, um beim Bund die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Bremerhaven-Wulsdorf–Bremervörde–Rotenburg (VzG-Streckennummer 1300/1711, Eisenbahninfrastruktur der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH) über das Ausbauprogramm „Elektrische Güterbahn“ zu erreichen bzw. gegenüber dem Bund die Realisierung einzufordern?**

Die Landesregierung hat die Elektrifizierung Bremerhaven–Wulsdorf–Bremervörde–Rotenburg beim Bund angemeldet und Gespräche geführt, um eine Finanzierungslösung für die Elektrifizierung der Strecke zu finden.

- 2. Welche Gespräche (bitte genaue Angabe des Datums und beteiligter Personen bei den EVB und beim Bund) hat die Landesregierung mit den AktEuroen bei den Verkehrsbetrieben Elbe-Weser GmbH und beim Bund zur Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Bremerhaven-Wulsdorf–Bremervörde–Rotenburg (VzG-Streckennummer 1300/1711, Eisenbahninfrastruktur der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH) über das Ausbauprogramm „Elektrische Güterbahn“ bisher geführt, und welche Ergebnisse konnten dabei erzielt werden?**

Am 3. Februar 2021 fand ein Telefonat zwischen Referat 44 des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (MW) mit dem Fachreferat des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) statt: Das BMVI hat darüber informiert, dass das Land bei Nichtbundeseigenen Eisenbahnen die vollen Kosten für eine Elektrifizierung zu tragen hat, da eine Finanzierung nach BSWAG ausscheidet.

Am 24. März 2021 fand ein Bund-Länder-Gespräch zum Ausbauprogramm „Elektrische Güterbahn“ statt. Teilgenommen haben Beschäftigte des Referats 44 aus dem MW, seitens des BMVI waren Beschäftigte des dortigen Fachreferats anwesend. Das BMVI machte deutlich, dass die Finanzierungsinstrumente des Bundes nicht passen, um die Elektrifizierung der Strecke zu fördern. Eine Finanzierung nach SGFFG sei eine Möglichkeit.

Am 20. September 2021 gab es einen weiteren Gesprächstermin zwischen Beschäftigten des BMVI und des Referats 44, um über die Finanzierungsproblematik zu sprechen. Es wurde problematisiert, dass das Finanzierungsvolumen i. R. d. SGFFG lediglich 25 Millionen Euro beträgt und BSWAG und GVFG nicht einschlägig sind (siehe Vorbemerkung). Erforderlich sei eine politische Lösung.

- 3. Welche weiteren Initiativen plant die Landesregierung, um die Elektrifizierung der Strecke zu erreichen?**

Zunächst ist mit dem Bund zu klären, wie die laut Deutschlandtaktfahrplan vorgesehenen Maßnahmen an der Strecke umgesetzt werden sollen, da eine Realisierung des Bedarfsplans Schiene im Bundesverkehrswegeplan vom Bund nicht angestrebt wird. Da der Nutzen einer Elektrifizierung der Strecke überwiegend beim Bund liegt (siehe Vorbemerkung), strebt die Landesregierung weiterhin eine Finanzierung durch Bundesmittel an und wird sich für eine entsprechende Erhöhung der Bundesmittel einsetzen.