

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Karsten Klein, Christian Dürr, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Nicole Bauer, Jens Beeck, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Katja Hessel, Manuel Höferlin, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Dr. Christian Jung, Dr. Marcel Klinge, Daniela Kluckert, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Alexander Graf Lambsdorff, Ulrich Lechte, Christoph Meyer, Bernd Reuther, Frank Schäffler, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Frank Sitta, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Linda Teuteberg, Michael Theurer, Stephan Thomae, Dr. Andrew Ullmann, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Elektrifizierung regionale Schienenstrecken

Mit dem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD hat die Bundesregierung sich zum Ziel gesetzt, 70 Prozent des Schienennetzes bis 2025 zu elektrifizieren. Neben einem umfassenden Förderprogramm für den Schienenverkehr, das neben der Elektrifizierung von Strecken auch die Anschaffung von Fahrzeugen nebst Nachlade- bzw. Tankinfrastruktur beinhaltet, sieht der Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD auch die Einführung einer neuen Förderinitiative vor, durch die regionale Schienenstrecken elektrifiziert werden sollen. Mit dem Haushaltsgesetz 2019 wurde der Haushaltstitel „Förderinitiative zur Elektrifizierung regionaler Schienenstrecken“ verabschiedet. Im Haushaltstitel ist ein Betrag von 5 Mio. Euro eingestellt, während im aktuellen Finanzplan Mittel in Höhe von 70 Mio. Euro veranschlagt sind. Der Parlamentarische Staatssekretär Steffen Bilger bezeichnete die Höhe der bisher im Haushalt veranschlagten Mittel als „sicherlich unzureichend“ (Steffen Bilger, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Plenarprotokoll 19/67, 28. November 2018). Für eine transparente und informierte Auseinandersetzung mit dem Thema „Elektrifizierung regionaler Schienenstrecken“ bedarf es daher einer genauen Darstellung der Ziele, die die Bundesregierung hierbei verfolgt, sowie des Finanzbedarfs, mit dem sie plant.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Besteht für die in der Förderinitiative zur Elektrifizierung regionaler Schienenstrecken (Haushaltstitel: Kapitel 1202 Titel 891 08-742, Haushaltsgesetz 2019) konkret genannten Projekte Dresden–Görlitz, Cottbus–Görlitz und Neustadt–Landau–Wörth eine Vorzugsbehandlung, oder werden alle von den Bundesländern eingereichten Projekte den gleichen Auswahlprozess durchlaufen und anhand identischer Kriterien gleichberechtigt beurteilt werden?
2. Welchen Einfluss hat der bei der Förderinitiative zur Elektrifizierung regionaler Schienenstrecken vorliegende Sperrvermerk auf das Förderkonzept?
3. Von welchen Projekten, für die eine Förderung im Zusammenhang mit der Förderinitiative zur Elektrifizierung regionaler Schienenstrecken beantragt wurde bzw. werden soll, hat die Bundesregierung bisher Kenntnis (bitte die Projekte mit jeweiliger Streckenlänge auflisten)?
4. Anhand welcher Kriterien und Ziele wurde der im aktuellen Finanzplan genannte Finanzrahmen in Höhe von 70 Mio. Euro (Steffen Bilger, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Plenarprotokoll 19/67, 28. November 2018) ermittelt?
5. Welche Leistungen und wie viele Projekte können nach Ansicht der Bundesregierung mit den 5 Mio. Euro, die im Haushaltstitel Kapitel 1202 Titel 891 08-742 eingestellt sind, finanziert werden?
6. Welche Leistungen und wie viele Projekte können nach Ansicht der Bundesregierung mit den 70 Mio. Euro, die der aktuelle Finanzplan enthält, finanziert werden?
7. Welcher Finanzbedarf besteht nach Auffassung der Bundesregierung für die Elektrifizierung regionaler Strecken, und mit welcher Begründung?
8. Wie viele Kilometer des regionalen Schienennetzes ließen sich mit dieser Summe schätzungsweise elektrifizieren?
9. Mit welchen Kosten kalkuliert die Bundesregierung für die Elektrifizierung regionaler Schienenstrecken pro Kilometer?
10. Welche Leistungen sollen abgesehen von Planungsleistungen durch die „Förderinitiative zur Elektrifizierung regionaler Schienenstrecken“ finanziert werden?
11. Für den Fall, dass die Mittel im Haushaltsgesetz 2019 und 2020 zu gering sein sollten, um die Elektrifizierung all jener Strecken zu finanzieren, die die Förderkriterien erfüllen, wie plant die Bundesregierung dann eine transparente und nachvollziehbare Auswahl zu treffen?
12. Wie plant die Bundesregierung mit jenen Projekten, die aufgrund fehlender Fördermittel trotz Erfüllung der Förderkriterien nicht gefördert werden können, weiter zu verfahren?
13. Wann kann nach Einschätzung der Bundesregierung mit den ersten Baumaßnahmen im Zusammenhang mit der Förderinitiative begonnen werden?
14. Da die entsprechende Förderrichtlinie nach Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur voraussichtlich Ende 2019 in Kraft treten wird, von welchem Realisierungszeitraum geht die Bundesregierung für ein in das Förderprogramm aufgenommenes Projekt ab dann aus?
15. Wie groß ist der prozentuale Anteil regionaler Schienenstrecken am gesamten Schienennetz?

16. Wie vielen Kilometer bzw. Prozent des regionalen Schienennetzes in Deutschland, gemessen am gesamten sowie regionalen Schienennetz, sind bisher nicht elektrifiziert?
17. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil der durch den regionalen Schienenverkehr verursachten NO_x- und Feinstaubemissionen am gesamten Schienenverkehr, am Gesamtausstoß des Verkehrs sowie am insgesamt in Deutschland produzierten Ausstoß zwischen 2008 und 2018?
18. Strebt die Bundesregierung auf Dauer eine flächendeckende Elektrifizierung des öffentlichen Schienennetzes an?
19. Bestehen seitens der Bundesregierung Pläne zur Erprobung innovativer Antriebstechniken, wie beispielsweise Diesel-Hybrid-Lösungen oder Brennstoffzellenantriebe, als Alternative zu Dieseltriebwagen sowie einer Elektrifizierung einer Schienenstrecke, und wenn ja, welche?
20. Welche Förderprogramme für den Einsatz innovativer Antriebstechniken im Schienenverkehr existieren bereits oder sind geplant, und mit welchem Fördervolumen?
21. Gibt es (konkrete) Beispiele für Strecken, bei denen der Einsatz innovativer Antriebstechniken zu einem besseren Kosten-Nutzen-Ergebnis führt, als eine Elektrifizierung?
22. Welche Erkenntnisse bzw. Ergebnisse liegen der Bundesregierung zu den Vor- und Nachteilen innovativer Antriebstechniken gegenüber einem Dieseltriebwagen und der Elektrifizierung einer Schienenstrecke vor?
23. In welchem Zusammenhang stehen die vom Bundesverkehrsminister am 18. Januar 2019 vorgestellten Pläne für ein sogenanntes Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sowie des Ausbauprogramms „Elektrische Güterbahn“ mit der Förderinitiative zur Elektrifizierung regionaler Schienenstrecken (www.welt.de/newsticker/dpa_nt/infoline_nt/wirtschaft_nt/article187290738/Bund-will-Elektrifizierung-der-Schiene-vorantreiben.html)?
24. In welcher Weise und im welchem finanziellen Umfang soll in den kommenden Jahren die Finanzierung der Elektrifizierung regionaler Schienenstrecken durch das erwähnte Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sowie das Ausbauprogramm „Elektrische Güterbahn“ erfolgen?

Berlin, den 13. März 2019

Christian Lindner und Fraktion

