



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Jürgen Mistol**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 23.11.2016

Gutachten zur Gestaltung des Schienengüterverkehrs entlang des Ostkorridors: Regensburg und Hof in Richtung der deutschen Seehäfen Hamburg/Bremerhaven

Ich frage die Staatsregierung:

1. Wird ein Gutachten zur Verbesserung des Schienengüterverkehrs auf der Strecke Regensburg und Hof in Richtung der deutschen Seehäfen Hamburg/Bremerhaven im Auftrag bzw. mit Unterstützung der Staatsregierung erstellt?
 - a) Wenn ja, hat die Staatsregierung das Gutachten anteilig gefördert oder vollständig finanziert?
 - b) Wie hoch sind die Gesamtkosten?
2. Wenn dieses Gutachten erstellt wird, wann ist es fertig?
 - a) Werden die Ergebnisse veröffentlicht?
3. Wie hoch ist das aktuelle Gütervolumen auf der Strecke Regensburg und Hof in Richtung der deutschen Seehäfen Hamburg/Bremerhaven?
 - a) Wie hat sich das Gütervolumen in der Vergangenheit in den drei untersuchten Güterverkehrszentren Hof, Regensburg und Burghausen entwickelt?
4. Wie entwickelt sich das zukünftige Gütervolumen (Prognose) entlang dieses Ostkorridors lokal in Bayern, das heißt in den drei Güterverkehrszentren in Hof, Regensburg und Burghausen?
5. Ist die Zunahme des Güterverkehrs auf der Strecke auch ohne eine Elektrifizierung möglich?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 08.01.2017

1. **Wird ein Gutachten zur Verbesserung des Schienengüterverkehrs auf der Strecke Regensburg und Hof in Richtung der deutschen Seehäfen Hamburg/Bremerhaven im Auftrag bzw. mit Unterstützung der Staatsregierung erstellt?**

Zur Entwicklung von Maßnahmenempfehlungen, die noch vor Umsetzung der Maßnahmen im Bundesverkehrswegeplan zur Verbesserung der Schienengüterverkehrsverbindung zwischen Bayern/Salzburg und den deutschen Seehäfen beitragen sollen, wurde ein Projekt („Erarbeitung eines kurzfristigen Maßnahmenpaketes zur Verbesserung des Schienengüterverkehrs auf der Strecke Salzburg, Burghausen, Regensburg und Hof in Richtung der deutschen Seehäfen Hamburg/Bremerhaven“) durch die Stadt Regensburg, die Wirtschaftsförderungsgesellschaft Burghausen mbH und die GVZ Hof Entwicklungs GmbH & Co. KG (GVZ = Güterverkehrszentrum) initiiert, das vom Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr gefördert wird.

a) Wenn ja, hat die Staatsregierung das Gutachten anteilig gefördert oder vollständig finanziert?

Das Projekt „Erarbeitung eines kurzfristigen Maßnahmenpaketes zur Verbesserung des Schienengüterverkehrs auf der Strecke Salzburg, Burghausen, Regensburg und Hof in Richtung der deutschen Seehäfen Hamburg/Bremerhaven“ wird vom Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr anteilig gefördert.

b) Wie hoch sind die Gesamtkosten?

Die Gesamtkosten für das Projekt betragen 93.000 €.

2. **Wenn dieses Gutachten erstellt wird, wann ist es fertig?**

Die inhaltliche Projektarbeit ist zum jetzigen Zeitpunkt abgeschlossen. Der Sachbericht wurde den Auftraggebern vorgelegt und befindet sich zurzeit noch in der finalen Abstimmung bei den Auftraggebern.

a) Werden die Ergebnisse veröffentlicht?

Die Ergebnisse des Projektes wurden als Zusammenfassung in einer Resolution bei der Abschlussveranstaltung des Projekts am 19. Oktober 2016 in Regensburg öffentlich vorgestellt und im Anschluss an die Veranstaltung an Herrn Bundesminister Alexander Dobrindt sowie an weitere Verantwortliche weitergeleitet. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, auf Basis der Resolution sowie der detaillierten Projektergebnisse entsprechendes Material zur Veröffentlichung anzufertigen.

3. Wie hoch ist das aktuelle Gütervolumen auf der Strecke Regensburg und Hof in Richtung der deutschen Seehäfen Hamburg/Bremerhaven?

Gemäß aktuellen Analysen beträgt das Güterverkehrsaufkommen von Bayern in Richtung der deutschen Seehäfen Hamburg/Bremerhaven entlang des Ostkorridors rund 1,7 Millionen Tonnen (Quelle: Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML (2016) nach Daten der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur).

a) Wie hat sich das Gütervolumen in der Vergangenheit in den drei untersuchten Güterverkehrszentren Hof, Regensburg und Burghausen entwickelt?

Im Rahmen des Projektes wurden die Umschlagvorgänge der Standorte Burghausen, Hof und Regensburg in den Jahren 2010 sowie 2015 gegenübergestellt. Dabei ist in den betrachteten Terminals eine Steigerung der Umschlagmenge von ca. 75 % (mit Burghausen) und ca. 53 % (ohne Burghausen) zu beobachten.

4. Wie entwickelt sich das zukünftige Gütervolumen (Prognose) entlang dieses Ostkorridores lokal in Bayern, das heißt in den drei Güterverkehrszentren in Hof, Regensburg und Burghausen?

Aktuelle Prognosen belegen, dass bis zum Jahr 2030 das Aufkommen im Schienengüterverkehr entlang des Ostkorridors nach Hamburg und Bremen/Bremerhaven um rund 80 % wachsen wird. Dabei ist insbesondere ein deutliches Wachstum im Schienengüterverkehr mit Containern zu beobachten (Fraunhofer IML, 2016). Neben dieser zunehmenden mengenmäßigen Bedeutung steigt auch die wirtschaftliche Bedeutung des Ostkorridors kontinuierlich an. Die Untersuchung der Entwicklung des seewärtigen Außenhandels über die deutschen Seehäfen für Burghausen, Hof und Regensburg zeigt eine Steigerung des Handelsvolumens über die deutschen Seehäfen für den Landkreis Altötting von 172 %, für Stadt und Landkreis Regensburg von 132 % und für Stadt und Landkreis Hof von 114 % auf.

5. Ist die Zunahme des Güterverkehrs auf der Strecke auch ohne eine Elektrifizierung möglich?

Laut Statistiken beträgt das Volumen Bayerns am seewärtigen Außenhandel über die deutschen Seehäfen knapp zwölf Millionen Tonnen (2010). Der Anteil des Schienentransports beträgt dabei rund 82 %. Prognosen geben an, dass sich das Volumen bis 2030 auf 24 Millionen Tonnen verdoppeln wird. Der Schienenanteil im Jahr 2030 wird dagegen nur noch auf rund 73 % geschätzt. Das heißt, dass bei einer Verdoppelung der zu transportierenden Mengen eine gleichzeitige Verringerung des Schienenanteils am sogenannten Modal Split stattfindet. Um wenigstens den Anteil der Schiene zu halten, sind attraktive Schienengüterverkehrsverbindungen wie zum Beispiel der Ostkorridor erforderlich (mwp GmbH, 2015). Für einen reibungslosen Transportablauf der sogenannten Seehafenhinterlandverkehre ist eine gut funktionierende Güterverkehrsanbindung unerlässlich. Dabei kommt dem Verkehrsträger Schiene angesichts der zu erwartenden Steigerungen des Güterverkehrsaufkommens eine besondere Bedeutung zu. Darüber hinaus ist die Straßeninfrastruktur bereits heute an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt. Aber auch die „klassische“ Schienengüterverkehrsverbindung von München über Nürnberg, Würzburg ist bereits heute nahezu ausgelastet. Daher sind alternative Güterverkehrsverbindungen auf der Schiene in Form des Ostkorridors notwendig, um die Wirtschaftsstandorte im Hinterland der Häfen auch zukünftig in die Logistikketten einbinden zu können und damit die Wettbewerbsfähigkeit zu sichern.

Um den Ostkorridor als wirtschaftliche Alternative zur heute bestehenden Nord-Süd-Achse nutzen sowie den Güterverkehr zukunftsfähig ausrichten zu können, ist die durchgängige Elektrifizierung dieses Transportkorridors unerlässlich. Ist diese nicht gegeben, sind zeit- und kostenintensive Traktionswechsel notwendig, die Kapazität und Flexibilität eines ganzen europäischen Kernnetzes beschränken können. Kann der Schienentransport entlang des Ostkorridors nicht wirtschaftlich abgebildet werden, ist davon auszugehen, dass sich die zunehmenden Verkehrsmengen in Richtung des Verkehrsträgers Straße verlagern.