

**Antwort****der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 18/5299 –**

**Eisenbahnstrecke Nürnberg–Prag im Rahmen der Transeuropäischen Netze****Vorbemerkung der Fragesteller**

Die zweigleisige Bahnlinie Nürnberg–Marktredwitz(–Hof–Leipzig/Dresden, bzw. –Schirnding–Eger–Prag) ist im Abschnitt Hersbruck–Pegnitz, dem „Oberem Pegnitztal“, durch etliche Brücken- und Tunnelbauwerke gekennzeichnet. In diesem Abschnitt durchfährt die Bahn das Flusstal der Pegnitz mittels 23 eiserner Fachwerkbrücken und sieben Tunnel sowie auf Dämmen und wenigen Einschnitten. Aufgrund der technischen Leistung der damaligen Erbauer (Entstehungszeit um das Jahr 1870) und des entstandenen harmonischen Landschaftsbildes stehen die Brücken und Tunnel unter Denkmalschutz.

Die 23 Brückenträger des Gleises Hersbruck–Pegnitz wurden einmalig im Jahre 1900 in gleicher Form erneuert, die 23 Träger in Gegenrichtung erst im Jahre 1930. Seitdem wurden keine Erneuerungen vorgenommen. Die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/1840 („Zustand der Eisenbahnbrücken in Bayern“, siehe auch [www.zeit.de/mobilitaet/2014-09/deutsche-bahn-bruecken-zustand](http://www.zeit.de/mobilitaet/2014-09/deutsche-bahn-bruecken-zustand) vom 2. September 2014) hat ergeben, dass gerade die Strecke Nürnberg–Hof ein „Hot Spot“ erneuerungs- bzw. renovierungsbedürftiger Brücken ist. Es stellt sich aufgrund der historischen Bauwerke die Frage nach einem Vorgehen, das sowohl dem Denkmalschutz als auch der Erneuerungswürdigkeit nachkommt. Die Strecke ist vor allem für den Regionalverkehr und viele Pendler nach bzw. aus Nürnberg sehr wichtig.

Im Jahr 2011 veröffentlichte die Deutsche Bahn Netz AG (DB Netz AG) im Zuge der Brückensanierung schon sehr weit gediehene Pläne, sämtliche 23 Brücken abzureißen und durch längere Betonbrücken zu ersetzen. An diesen Plänen hält die Deutsche Bahn AG (DB AG) weiterhin fest, obwohl sie sich gezwungen sah, selbst ein Gutachten in Auftrag zu geben, das schließlich im November 2014 veröffentlicht wurde (vgl. [www.br.de/nachrichten/mittelfranken/inhalt/bahn-bruecken-pegnitztal-100.html](http://www.br.de/nachrichten/mittelfranken/inhalt/bahn-bruecken-pegnitztal-100.html)). Darin wird festgehalten, dass 19 der 23 Brücken durch geeignete und erprobte technische Maßnahmen unter differenzierter Anwendung technischer Regeln mindestens für weitere 30 Jahre volltauglich unter Berücksichtigung aller Sicherheitsaspekte ertüchtigt werden können.

### Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Vorbemerkung der Fragesteller bezieht sich vorwiegend auf Ersatzmaßnahmen an einer bestehenden Eisenbahnstrecke. Soweit in den Fragen um Auskunft zu Aus- und Neubaumaßnahmen der Elektrifizierung der Ausbaustrecke (ABS) Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach/Grenze D/CZ(–Prag) gebeten wird, wird auf den geltenden Bedarfsplan für die Bundesschienenwege (Anlage zum Ersten Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vom 15. September 2004) Bezug genommen. Aktuell laufen dazu die in der Finanzierungsvereinbarung (SV 38) geschlossenen Vorentwurfsplanungen.

Für Investitionen in das bestehende Schienennetz stehen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU) auf Grundlage der zum Jahresanfang 2015 abgeschlossenen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II) bis zum Jahr 2019 jährliche Investitionsmittel in Höhe von rund 4 Mrd. Euro zur Verfügung. Die EIU können damit weitgehend selbst über ihre Investitionstätigkeiten und -schwerpunkte im Bestandsnetz entscheiden. Ein Schwerpunkt wurde in der LuFV II auf die Förderung und den Qualitätsstandard der Eisenbahnbrücken gelegt, so dass von den EIU hier schwerpunktmäßig eine Priorisierung ihrer Brückenbauvorhaben erfolgen kann. Dies wird sich zuerst an der Dringlichkeit der jeweiligen Brückenbaumaßnahmen orientieren. In diese Planungen eingeschlossen sind auch die Pegnitzbrücken. Soweit Belange des Denkmalschutzes zu beachten sind, werden die EIU dies in ihren Planungen zu berücksichtigen haben. Die Maßnahmen im Bestandsnetz werden mit den vorgesehenen ABS-Maßnahmen des Bedarfsplans abgestimmt.

1. a) Welche Maßnahmen zum Erhalt, zum Ausbau bzw. Neubau planen die Bundesregierung bzw. nach Kenntnis der Bundesregierung die DB AG entlang der Eisenbahnstrecken Nürnberg–Marktredwitz–Hof/Eger sowie Hof–Regensburg (bitte auch abschnittsweise die jeweiligen Kosten auführen)?

Über die bereits realisierten Maßnahmen hinaus sieht das im geltenden Bedarfsplan enthaltene Vorhaben „ABS Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach/Grenze D/CZ(–Prag)“ die Elektrifizierung zwischen Hof und Nürnberg sowie zwischen Marktredwitz und der deutsch-tschechischen Grenze vor.

Im Zuge der Elektrifizierung sind auch umfangreiche bauliche Maßnahmen an Brücken und Tunneln erforderlich. Zwischen Marktredwitz und Regensburg sieht der geltende Bedarfsplan keine Aus- oder Neubaumaßnahmen vor.

Nach Mitteilung der DB Netz AG plant sie zum Erhalt der Strecke Nürnberg–Marktredwitz–Schirnding/Hof im Mittelfristzeitraum der Jahre 2015 bis 2020 u. a. die Durchführung folgender größerer Maßnahmen:

- Gleiserneuerungen zwischen Neusorg und Kirchenlaibach: ca. 9 Mio. Euro
- Gleiserneuerungen zwischen Pegnitz und Neuhaus: ca. 6 Mio. Euro
- Gleiserneuerung zwischen Kirchenlamitz und Martinlamitz: ca. 5 Mio. Euro
- Gleiserneuerungen zwischen Neunkirchen und Neuhaus/Peg: ca. 19 Mio. Euro
- Erneuerung der Eisenbahnüberführung (EÜ) km 78,810, Kirchenlamitz: ca. 1 Mio. Euro
- Erneuerung EÜ km 93,183, Speichersdorf: ca. 2 Mio. Euro
- Erneuerung EÜ km 82,711, Funkendorf: ca. 3 Mio. Euro

- Erneuerung EÜ km 82,417, Funkendorf: ca. 2 Mio. Euro
- Erneuerung EÜ km 104,568, Lenau ca. 1 Mio. Euro
- Erneuerung EÜ km 42,760, Enzendorf ca. 1 Mio. Euro
- Erneuerung von 4 sog. Pegnitzbrücken: ca. 6 Mio. Euro
- Erneuerung Stellwerkstechnik zwischen Schnabelwaid und Marktredwitz: ca. 9 Mio. Euro.

Des Weiteren plant die DB Netz AG zum Erhalt der Strecke Regensburg–Marktredwitz im Mittelfristzeitraum der Jahre 2015 bis 2020 u. a. die Durchführung folgender größerer Maßnahmen:

- Gleiserneuerungen zwischen Regensburg und Regenstauf: ca. 4 Mio. Euro
- Gleiserneuerungen zwischen Maxhütte und Irrenlohe: ca. 8 Mio. Euro
- Gleiserneuerungen zwischen Wernberg und Weiden: ca. 4 Mio. Euro
- Gleiserneuerungen zwischen Reuth und Marktredwitz: ca. 4 Mio. Euro
- Erneuerung EÜ über die Waldnaab: ca. 2 Mio. Euro
- Erneuerung Stellwerk Maxhütte-Haidhof: ca. 1 Mio. Euro.

Einige der aufgezeigten Projekte befinden sich in frühen Leistungsphasen, daher handelt es sich bei den Kostenangaben um Stichtagsbetrachtungen. Diese können sich mit zunehmendem Projektfortschritt ändern.

- b) Welche Maßnahmen auf den Strecken aus Frage 1a befinden sich im sogenannten Bezugsfall für den Bundesverkehrswegeplan?

Keine.

- c) Welche Maßnahmen auf den Strecken aus Frage 1a wird die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2015 beginnen, und in welcher Höhe wurden dafür durch die DB AG bzw. den Bund Mittel bereitgestellt?

Die DB Netz AG teilt dazu auf Anfrage mit, dass sie zum Erhalt der Strecke im Abschnitt Nürnberg–Marktredwitz–Schirnding/Hof im Jahr 2015 u. a. folgende größere Maßnahmen durchführt:

- Gleiserneuerungen zwischen Neunkirchen und Neuhaus/Peg: ca. 19 Mio. Euro
- Erneuerung EÜ km 104,568, Lenau: ca. 1 Mio. Euro
- Erneuerung EÜ km 42,760, Enzendorf: ca. 1 Mio. Euro.

Die hier aufgeführten Maßnahmen werden aus LuFV-Mitteln finanziert.

Des Weiteren führt die DB Netz AG zum Erhalt der Strecke im Abschnitt Regensburg–Marktredwitz im Jahr 2015 folgende größere Maßnahmen durch:

- Gleiserneuerung zwischen Reuth und Wiesau: ca. 3 Mio. Euro
- Gleiserneuerung im Bahnhof Wernberg: ca. 1 Mio. Euro
- Gleiserneuerung zwischen Regensburg und Maxhütte: ca. 5 Mio. Euro
- Erneuerung Stellwerk Maxhütte-Haidhof ca. 1 Mio. Euro.

Die hier aufgeführten Maßnahmen werden ebenfalls aus LuFV-Mitteln finanziert.

Einige der aufgezeigten Projekte befindet sich in frühen Leistungsphasen, daher handelt es sich bei den Kostenangaben um Stichtagsbetrachtungen. Diese können sich mit zunehmendem Projektfortschritt ändern.

2. a) Welche Streckenführung bzw. Streckenführungen (Eisenbahn) ist bzw. sind auf dem TEN-Korridor (TEN – Transeuropäische Netze) zwischen Nürnberg und Prag vorgesehen?

Der geltende Bedarfsplan sieht im Kernnetzkorridor „Rhein–Donau“ für die Verbindung zwischen Nürnberg und Prag die Streckenführung über Marktredwitz–Schirnding(–Cheb–Plzeň) vor.

- b) Welche Streckenführung bzw. Streckenführungen wird bzw. werden im Bundesverkehrswegeplan mit welcher Priorität berücksichtigt?

Das Bedarfsplanvorhaben „ABS Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach/Grenze D/CZ(–Prag)“ ist im Bundesverkehrswegeplan 2003 im Vordringlichen Bedarf als neues Vorhaben (Ifd. Nr. 16) enthalten.

3. a) Liegen der Bundesregierung bzw. nach Kenntnis der Bundesregierung der DB AG Pläne vor, Güter- und Personenzüge auf dieser Strecke zukünftig auf getrennten Trassen verkehren zu lassen, und wenn ja, mit welchen jeweiligen Streckenführungen?
- b) Welches Gutachten ist der Bundesregierung bzw. der DB AG in diesem Zusammenhang bekannt, und welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus?

Die Fragen 3a und 3b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine Pläne vor, den Güter- und den Personenverkehr in der Relation Nürnberg–Marktredwitz–Cheb–Plzeň–Prag zu trennen. Ihr liegen auch keine entsprechenden Gutachten vor.

Auf Nachfrage erklärt die Deutsche Bahn AG, dass ihr derartige Pläne und Gutachten ebenfalls nicht vorliegen.

- c) Sind bei der Wirtschaftlichkeitsberechnung der Streckenführung über Marktredwitz–Schirnding Tunnelumbauten bzw. Tunnelneubauten einbezogen worden, und wenn ja, mit welchen Kosten, und welchem Ergebnis?

Bei der zuletzt im Jahr 2010 durchgeführten gesamtwirtschaftlichen Bewertung im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung konnte die Wirtschaftlichkeit nachgewiesen werden. Die an den Tunneln im Rahmen der geplanten Elektrifizierung notwendigen baulichen Maßnahmen wurden kostenseitig berücksichtigt. Bis zum Abschluss der laufenden Vorplanung sind keine detaillierten Kostenausagen möglich.

- d) Wann ist nach Kenntnis der Bundesregierung bzw. nach Kenntnis der DB AG mit einer durchgehenden Elektrifizierung der Strecke Nürnberg–Marktredwitz–Hof/–Eger zu rechnen?

Die Nennung eines Termins ist erst nach Abschluss der vollständigen Vorplanungen möglich.

- e) Ist nach Kenntnis der Bundesregierung mit weiteren Elektrifizierungen von Strecken auf dem TEN-Korridor Nürnberg–Prag zu rechnen, und wenn ja, auf welchen Streckenabschnitten?

Für den neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 wurde auch der Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Nürnberg–Schwandorf–Furth im Wald(–Plzeň–Prag) vorgeschlagen. Derzeit erfolgt die Bewertung der Projektvorschläge. Ergebnisse liegen noch nicht vor. Der tschechische Abschnitt (mit Ausnahme des Grenzabschnittes) ist bereits elektrifiziert.

4. Inwieweit ist nach Auffassung der Bundesregierung im Rahmen der Elektrifizierung der Strecke Nürnberg–Marktredwitz–Hof/–Eger ein Erhalt des historischen Brücken- und Tunnelbestands möglich (bitte für jeweilige Brücken und Tunnel nennen)?

Eine Aussage zu einem möglichen Erhalt des historischen Brücken- und Tunnelbestands im Rahmen der Elektrifizierung kann frühestens nach Abschluss der Vorplanung getroffen werden.

5. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung der elektrifizierten Strecke Hof–Regensburg für die Hafenhinterlandanbindung der norddeutschen Seehäfen bei, und durch welche Maßnahmen wird die Bundesregierung zusammen mit der DB AG dieser Bedeutung nachkommen?

Die Schienenstrecke Hof–Regensburg ist nicht elektrifiziert. Zwischen Hof und Marktredwitz wird die Elektrifizierung als Teil der Bedarfsplanmaßnahme Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach/Grenze D/CZ(–Prag) geplant (siehe Antwort zu Frage 1a).

Der Streckenabschnitt Marktredwitz–Regensburg ist nicht im geltenden Bedarfsplan enthalten. Die Elektrifizierung ist daher nicht als Bedarfsplanmaßnahme mit Bundesmitteln finanzierbar. Die Strecke ist vorrangig für den regionalen Verkehr von Bedeutung. Inwieweit eine Elektrifizierung der Strecke entsprechend dem Vorschlag der DB Netz AG zum Ausbau eines Ostkorridors für den Güterverkehr von den deutschen Seehäfen in Richtung Süd- und Südostdeutschland bzw. Südosteuropa eine sinnvolle Maßnahme ist, prüft das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bei der derzeitigen Aufstellung eines neuen Bundesverkehrswegeplans.

6. a) Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem von der DB Netz AG in Auftrag gegebenen Gutachten des Büros Büchting und Streit (München), nach dem 19 der insgesamt 23 sich auf der Strecke befindenden historischen Brücken bei geeigneter Instandsetzung und Pflege noch eine Lebensdauer von mindestens 30 Jahren haben können?

Die DB Netz AG teilt hierzu auf Anfrage mit, dass sie aus dem vorgelegten technischen Gutachten zu den 23 sog. Pegnitzbrücken folgende Schlüsse gezogen hat:

Vier Brücken erreichen die geforderte Tragfähigkeit nicht mehr und müssen erneuert werden (siehe Antwort zu Frage 1a). Bereiche der Strecke sind hinsichtlich Tonnage und Geschwindigkeit derzeit beschränkt befahrbar.

Fünf Brücken könnten für einen Zeitraum von 30 Jahren erhalten werden. Die Maßnahmen würden allerdings eine Vielzahl von Ausnahmeregelungen und Abweichungen von den anerkannten Regeln der Technik erfordern.

- b) Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Äußerung der DB Netz AG, die 13 der 23 auf der Strecke befindlichen historischen Brücken hingegen für zum heutigen Zeitpunkt bereits abrisstauglich und erneuerungsfähig hält (www.br.de vom 28. November 2014 „Hoffnung für fünf historische Brücken“)?

Die DB Netz AG teilt hierzu mit, dass die 14 verbleibenden Brücken eine Vielzahl sich überlagernder Mängel aufzeigen, für die bislang ein Nachweis der Eignung nicht erfolgen konnte und für die weitere Nachberechnungen durchgeführt werden. Die Entscheidung der DB Netz AG hinsichtlich Erneuerung oder Erhaltung kann noch nicht abschließend getroffen werden.

7. Welche Vergleichsrechnungen für den Erhalt bzw. den Neubau der 23 historischen Brücken gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung (bitte jeweilige Ergebnisse darstellen), und welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus?

Der Bundesregierung liegen dazu keine Vergleichsrechnungen vor. Die DB Netz AG teilt zu dieser Thematik mit, dass die Kostenschätzung aus dem Gutachten für die Instandsetzung der Brücken zwar unter der Kostenberechnung für die Erneuerung liegt, die Restnutzungsdauer der alten Brücken nach Durchführung der vorgeschlagenen Maßnahmen aber höchstens 30 Jahre beträgt. Die Nutzungsdauer von Neubauten wird mit 110 Jahren angesetzt.

Die Inspektionsintervalle der alten Brücken liegen mit drei Jahren teilweise wesentlich unter den Inspektionsintervallen von Neubauten; mittelfristig sind sogar sehr kurze Inspektionsfristen bei den nicht schadenstoleranten Brücken notwendig. Bei den alten Brücken wird es mit hoher Wahrscheinlichkeit zur Ermüdungsschäden kommen, wodurch die Forderungen aus der Technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) für diese TEN-Strecke gefährdet werden. In der Regel werden bei Instandsetzungen weitere Schäden entdeckt, die ein deutliches Risiko von Kostensteigerungen darstellen.

Aus fachlicher und wirtschaftlicher Sicht ist eine Erneuerung dieser Brücken geboten.

8. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung den Vorschlag, nach einem Brückenneubau die dann entstehenden Betonbrücken zur Herstellung des historischen Eindrucks mit einem stählernen Untergrund zu versehen?

Ein derartiger Vorschlag ist nicht bekannt.

9. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, die Anforderungen des Denkmalschutzes bei der Instandsetzung oder Erneuerung der Brücken zu berücksichtigen?

Die DB Netz AG betreibt aktuell die Instandsetzung von fünf Denkmälern, bei denen die Anforderungen der Denkmalpflege voll berücksichtigt werden. Beim Neubau von Brücken ist dies nicht möglich.



