

## Antwort

### der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Lisa Badum, Stefan Schmidt, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 19/27505 –**

### **Planungsstand und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung bei der Ausbaustrecke Nürnberg – Marktredwitz – Bundesgrenze D/CZ (– Prag)**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur der Bundesrepublik Deutschland und dem Ministerium für Verkehrswesen der Tschechischen Republik über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindung Nürnberg – Praha/Prag vom 13. Oktober 1998 sieht für die Eisenbahnstrecke Nürnberg – Marktredwitz – Schirnding – Bundesgrenze Deutschland/Tschechien (auf tschechischer Seite Fortführung bis in den Knoten Cheb) die Elektrifizierung vor. Das Elektrifizierungsvorhaben ist im Bundesschienenwegeausbaugesetz von Dezember 2016 enthalten. 2020 hat die DB Netz AG die Vorentwurfsplanung für die Pegnitztalstrecke weitgehend abgeschlossen, so dass sich nunmehr die Entwurfsplanung unmittelbar anschließen kann und der Planungsprozess danach mit der Genehmigungsplanung in die letzte Phase geht.

Anfang des Jahres 2021 haben die Fragesteller Informationen erhalten, wonach die Bundesregierung die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der Ausbaustrecke (ABS) Nürnberg – Marktredwitz – Bundesgrenze D/CZ hinterfragt und offenbar Änderungen am Projektzuschnitt plant oder im ungünstigsten Falle das Schienenprojekt ganz infrage stellen könnte.

1. Ist es zutreffend, dass die Bundesregierung die bisherige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (Nutzen-Kosten-Untersuchung nach BVWP-Methodik) bei der ABS Nürnberg – Marktredwitz – Bundesgrenze D/CZ, die mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,3 abschloss, infrage stellt?

Wenn ja, welche Teile der Untersuchung werden hinterfragt, und was ist der Grund dafür, dass die Bundesregierung bei einem Vorhaben im fortgeschrittenen Planungsstadium unvermittelt die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung überprüft?

2. Beabsichtigt die Bundesregierung eine vollständige Wiederholung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung bei der ABS Nürnberg – Marktredwitz – Bundesgrenze D/CZ oder eine Überarbeitung bestimmter Teile?
3. Was war der Anlass dafür, die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der ABS Nürnberg – Marktredwitz – Bundesgrenze D/CZ zu hinterfragen, und welche Überarbeitungen resultieren daraus?

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der positive Nachweis der Wirtschaftlichkeit eines Projekts nach Abschluss der Vorplanung ist Voraussetzung für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung, insoweit wird auf § 5 Absatz 3 Satz 3 der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung verwiesen. Die bisherigen Zwischenergebnisse der Vorplanung haben gezeigt, dass ein weitergehender Untersuchungsbedarf zur Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit des Gesamtvorhabens besteht. Derzeit werden daher Möglichkeiten einer Kostenreduzierung untersucht. In der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung sind die aktualisierten Kosten- und Nutzenansätze zu Grunde zu legen.

4. Welche Auswirkung hat eine mögliche Überarbeitung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung auf die laufenden Planungsprozesse bei der DB Netz AG?
5. Ist gewährleistet, dass der Planungsprozess ohne Brüche und Zeitverzögerungen fortgesetzt werden kann, oder sind die Planungen bei der ABS Nürnberg – Marktredwitz – Bundesgrenze D/CZ derzeit ausgesetzt?

Wenn ja, bis wann sind die Planungen ausgesetzt?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Vorhabenträgerin kann die Entwurfs- und Genehmigungsplanung beginnen, sobald der positive volkswirtschaftliche Nutzen bestätigt wurde und das Projekt in die Sammelvereinbarung für die Finanzierung der Leistungsphasen 3/4 HO-AI aufgenommen ist.

6. Von welchen aktualisierten Baukosten geht die Bundesregierung bei der Ausbaustrecke aus, und welcher Anteil soll davon aus Mitteln der Europäischen Union bestritten werden?

Derzeit ermittelt die DB Netz AG die aktualisierten Baukosten. Aussagen zur Höhe einer eventuellen Komplementärfinanzierung aus EU-Mitteln sind aktuell nicht möglich.

7. Erwägt die Bundesregierung im Zusammenhang mit einer möglichen Neubewertung der ABS Nürnberg – Marktredwitz – Bundesgrenze D/CZ einen geänderten Projektzuschnitt?

Wenn ja, welche Änderungen gegenüber der bisherigen Planung sind geplant?

8. Erwägt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang eine Verringerung der Anzahl von Überholgleisen mit einer Nutzlänge von 740 Metern oder die Reduzierung der Elektrifizierung in Knotenbahnhöfen?

Wenn ja, welche Abweichungen zur bisherigen Planung werden geprüft?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Entsprechende Erwägungen sind derzeit nicht Gegenstand der Betrachtungen.

9. Auf welchen Bahnhöfen und Betriebsstellen sind nach jetzigem Planungsstand (also nach Abschluss der Vorplanung) Überholgleise mit einer Nutzlänge von 740 Metern vorgesehen?

In den Bahnhöfen Rückersdorf, Neusorg, Marktredwitz, Arzberg und Schirnding sind Überholgleise mit einer Nutzlänge von 740 Metern vorgesehen. In den Bahnhöfen Hersbruck Ost und Kirchenlaibach sind Überholgleise dieser Länge bereits vorhanden.

10. Wird die Bundesregierung bei einer möglichen Neubewertung des genannten Vorhabens die besondere Bedeutung der Strecke zur Aufnahme von Umleiterverkehren in Nord-Süd-Relation sowie die Bedeutung der Strecke zur Verbesserung der Resilienz und Redundanz im Streckennetz berücksichtigen und entsprechend gewichten?

Wenn nein, warum nicht?

11. Von welchen Prognosezugzahlen geht die Bundesregierung im Personen- und insbesondere im grenzüberschreitenden, internationalen Schienengüterverkehr auf der ABS Nürnberg – Marktredwitz – Bundesgrenze D/CZ im Jahr 2030 aus, und stimmt die Bundesregierung der Einschätzung der Fragesteller zu, dass mit dem elektrischen Lückenschluss eine wichtige Voraussetzung geschaffen wird, um attraktive Angebote im Personen- und Güterverkehr auf der Schiene im Ost-West-Verkehr etablieren zu können?

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bewertung des Vorhabens erfolgt unter Berücksichtigung der Methodik zum Bundesverkehrswegeplan 2030. Hierbei wird die Verkehrsprognose 2030 zu Grunde gelegt.

12. Konnte bezüglich der Prognosezugzahlen (Planfall 2030) im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr Benehmen mit der tschechischen Seite hergestellt werden, oder weichen die Zahlen in Tschechien von den Prognosen in Deutschland ab?

Wenn nein, warum nicht?

Im Zuge der Aufstellung des Bedarfsplan wurden auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 Zugzahlen für ein Zielnetz aller positiv bewerteten

Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs erstellt. Diese werden von der DB Netz AG in der Regel zur Erstellung der Betriebsprogramme im Rahmen der Genehmigungsplanung zu Grunde gelegt. Die Erstellung des Betriebsprogramms, das dem jeweiligen Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegt werden soll, obliegt der Vorhabenträgerin DB Netz AG. Bei grenzüberschreitenden Vorhaben wird das Betriebsprogramm in der Regel mit den Infrastrukturbetreibern des Nachbarlandes abgestimmt.

13. Ist es zutreffend, dass die Vorplanung des Projekts abgeschlossen und die Entwurfsplanung (Leistungsphase 3) bereits eingeleitet wurde?

Die Vorplanung wurde weitestgehend abgeschlossen. Derzeit erfolgt die Aktualisierung der Kostenschätzung und die Ergebnisdokumentation der technischen Vorplanung. Es wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 3 verwiesen.

14. Bis wann plant die DB Netz AG den Abschluss der Entwurfsplanung und der Genehmigungsplanung bei der ABS Nürnberg – Marktredwitz – Bundesgrenze D/CZ?
15. Wann plant die DB Netz AG die Einleitung der Planfeststellungsverfahren, und wie sieht der weitere Zeitplan bis zur Inbetriebnahme der Elektrifizierung der besagten Ausbaustrecke aus?

Die Fragen 14 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aussagen zum Abschluss der Entwurfsplanung, der sich daran anschließenden Genehmigungsplanung und zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens im Abschnitt Nürnberg – Schirnding können derzeit nicht getroffen werden.

16. Welche Vorabstimmungen haben seit Anfang des Jahres 2019 zur geplanten Inbetriebnahme der Streckenelektrifizierung bzw. zur Synchronisation der Planung mit Regierungsvertretern der Tschechischen Republik sowie zwischen der DB Netz AG und dem tschechischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen SŽDC zur ABS Nürnberg – Marktredwitz – Bundesgrenze D/CZ stattgefunden (bitte das Datum und den Inhalt des Termins angeben)?

Im Projekt Nürnberg – Schirnding wurden die erforderlichen Abstimmungen mit der tschechischen Bahn bereits vor 2019 durchgeführt. Seit 2019 waren aufgrund des Planungsstandes keine weiteren Abstimmungen erforderlich.

17. Hat die Bundesregierung die Regierung der Tschechischen Republik über mögliche weitere Verzögerungen bei der ABS Nürnberg – Marktredwitz – Bundesgrenze D/CZ, die durch eine neue Wirtschaftlichkeitsberechnung entstehen könnten, bereits informiert?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung sieht dazu derzeit keine Notwendigkeit, da der Abschluss der notwendigen Optimierungen und der darauf aufbauenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung noch ausstehen.

18. Bis wann soll für die ABS Nürnberg – Marktredwitz – Bundesgrenze D/CZ der Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung abgeschlossen werden und schließlich dem Deutschen Bundestag zur Parlamentsbefassung zugeleitet werden?
19. Plant die Bundesregierung die Vorlage des genannten Berichts noch vor der parlamentarischen Sommerpause, damit die Parlamentsbefassung abgeschlossen werden und die weitere Planung fortgesetzt kann, so dass keine weiteren Verzögerungen im Planungsprozess auftreten?

Die Fragen 18 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für das Projekt Nürnberg – Marktredwitz – Grenze D/CZ ist keine parlamentarische Befassung vorgesehen, da es sich nicht um ein neues Projekt gemäß § 5 der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung handelt.

20. Auf welchen Abschnitten der ABS Nürnberg – Marktredwitz – Bundesgrenze D/CZ soll gegenüber dem Status quo die Streckengeschwindigkeit im Zuge des Streckenausbaus heraufgesetzt werden (bitte den Streckenabschnitt mit Kilometrierung genau angeben, bitte auch derzeitige Streckengeschwindigkeit angeben)?

Nach Auskunft der DB Netz AG soll bei Behringersdorf zwischen Kilometer 5,9 und 9,6 die Streckengeschwindigkeit von 140 auf 160 Kilometer/Stunde angehoben werden. Im Abschnitt Marktredwitz – Grenze sollen folgende Erhöhungen der Streckengeschwindigkeit erfolgen:

- km 128,7 – 132,7: 120 km/h (vorher 110 bzw. 100 km/h),
- km 133,5 – 135,4: 120 km/h (vorher 110 km/h),
- km 137,8 – 138,3: 80 km/h (vorher 70 km/h),
- km 138,3 – 139,1: 100 km/h (vorher 70 km/h), und
- km 137,1 – 140,5: 110 km/h (vorher 90 km/h).

21. An welchen Stellen sollen bei der ABS Nürnberg – Marktredwitz – Bundesgrenze D/CZ Linienverbesserungen umgesetzt werden (bitte den Streckenabschnitt mit Kilometrierung genau angeben)?

Nach Auskunft der DB Netz AG wäre in der Planungsvariante Tunnel Hartenstein eine Linienverbesserung zwischen Kilometer 40,1 und 45,9 möglich. Im Bereich des Tunnels Armannsberg wurde eine Neutrassierung in etwa zwischen Kilometer 103 und 112 als Variante untersucht. Ob diese Varianten umgesetzt werden, wird im Variantenentscheid festgelegt.

22. Welche Reisezeit soll im Personenverkehr nach Abschluss des Streckenausbaus zwischen Nürnberg und Cheb möglich sein, und welche Fahrzeit ergibt sich in der Relation Nürnberg – Prag?

Der 3. Gutachterentwurf des Deutschlandtaktes sieht eine zweistündliche Fernverkehrslinie Nürnberg – Marktredwitz – Prag vor. Die Fahrzeit zwischen Nürnberg und Eger beträgt 92 Minuten (in Fahrtrichtung Prag) bzw. 96 Minuten (in Fahrtrichtung Nürnberg). Die Planungen in Tschechien für den Abschnitt Eger – Pilsen – Prag sind der DB Netz AG aktuell nicht bekannt.





