

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Katja Hessel, Christian Dürr, Dr. Florian Toncar, Frank Schäffler, Markus Herbrand, Till Mansmann, Renata Alt, Sandra Bubendorfer-Licht, Dr. Marco Buschmann, Dr. Marcus Faber, Reginald Hanke, Peter Heidt, Reinhard Houben, Michael Georg Link, Bernd Reuther, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Gerald Ullrich und der Fraktion der FDP

Bahnausbau Nordostbayern

Der Bundesverkehrswegeplan dient als Instrument zur Planung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes. Die Einordnung ist maßgeblich für die Beauftragung von Projekten zum Neu- und Ausbau des Schienennetzes (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2030-inhalte-herunterladen.html>). Die derzeit gültige Version des Bundesverkehrswegeplans 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur sieht einen Netzausbau von rund 700 km für die Region Nordostbayerns vor, mit dem Ziel der Transportkostensenkung, der Schließung der Elektrifizierungslücke mit entsprechender Verringerung der Umweltbetroffenheit sowie der Reisezeitverkürzung (https://www.bvwp-projekte.de/map_railroad_2018.html). Die Elektrifizierung dient der Erschließung der Regionen für den gesamten deutschen, aber auch europäischen Fern- und Güterverkehr.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Vergabe des Planungsauftrages an die Deutsche Bahn (DB) für die erste der insgesamt sieben Strecken?
2. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Vergabe des Planungsauftrages an die DB für die letzte Strecke?
3. Sind der Bundesregierung bereits Probleme oder eine Verzögerung bei der Auftragsvergabe, der Planung oder der baulichen Umsetzung bekannt?
4. Wann rechnet die Bundesregierung mit einem Bauungsstart der ersten von insgesamt sieben Strecken?
5. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Bauungsstart der letzten der sieben Strecken?
6. Kommt es im Zuge des Netzausbaus zu einer Erweiterung bzw. Modernisierung der Bahnsteige?

Wenn ja, wo, wie viele, und welche Bahnhöfe werden IC- oder ICE-tauglich umgebaut, die es vorher nicht waren?

Wenn nein, warum nicht?

7. Rechnet die Bundesregierung im Verlauf der Baumaßnahmen mit Störungen des bestehenden Regionalverkehrs in Form von Zugausfällen oder Verspätungen?
Wenn ja, sind Maßnahmen geplant, und gibt es Ausweichmöglichkeiten z. B. durch Ersatzverkehr?
Wenn nein, warum nicht?
8. Bedarf der Ausbau des Streckennetzes einer Modernisierung der Eisenbahn- und Straßenbrücken oder Tunnel (falls vorhanden)?
Wenn ja, wie viele Tunnel und Brücken sind betroffen, und wie hoch ist der benötigte Anteil des geplanten Budgets?
9. Auf welcher Grundlage basieren die Schätzungen der Bundesregierung zur Auswirkung auf den Personen- und Güterverkehr des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030, Nummer 1.6 Projektinformationssystem (PRINS)?
10. Warum gibt es derzeit laut Deutsche Bahn Netz AG (DB Netz AG) keine geplanten Maßnahmen für die Strecken Nürnberg–Schwandorf sowie Schwandorf–Furth im Wald, obwohl diese bereits 2018 als Projekte mit Vordringlichem Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 klassifiziert wurden (<https://www.bahnausbau-nordostbayern.de/schwandorf-furth-im-wald.html>)?
11. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Vergabe des Planungsaufträge und des damit verbundenen Baubeginns der Strecken Nürnberg–Schwandorf und Nürnberg–Furth im Wald?
12. Nach welchen Kriterien und warum wurden die Strecken Nürnberg–Schwandorf sowie Schwandorf–Furth im Wald ohne Planungsauftrag eingestuft (vgl. Antwort zu Frage 36b auf Bundestagsdrucksache 19/24091), obwohl sie laut Bundesverkehrswegeplan 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur mit der Dringlichkeit Vordringlicher Bedarf eingeschätzt wurden?
13. Wie kommt es zustande, dass die Projektbezeichnungen der DB Netz AG sich in ihrer Abschnittsunterteilung zu denen des Bundesverkehrswegeplans von 2030 unterscheiden?

Berlin, den 18. August 2021

Christian Lindner und Fraktion