

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Katja Hessel, Christian Dürr,
Dr. Florian Toncar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/32183 –**

Bahnausbau Nordostbayern

Vorbemerkung der Fragesteller

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-inhalt-e-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.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Folgende sieben in der Anlage zu § 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz enthaltenen Strecken tangieren Nordostbayern:

- Ausbaustrecke (ABS) Hochstadt-Marktzeuln – Hof/Nürnberg – Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg,
- ABS Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling,
- ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof/– Grenze D/CZ,
- ABS Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach/– Grenze D/CZ,
- ABS Nürnberg – Schwandorf/München – Regensburg – Furth im Wald – Grenze D/CZ,
- ABS Nürnberg – Weiden – Hof/Schirnding – Grenze D/CZ,
- ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1).

Bis auf die ABS Hochstadt-Marktzeuln – Hof/Nürnberg – Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg und ABS Nürnberg – Weiden – Hof/Schirnding – Gren-

ze D/CZ sind alle weiteren Strecken in der Planung bzw. Realisierung, wobei das Vorhaben ABS Nürnberg – Marktredwitz – Reichenbach/– Grenze D/CZ bereits vollständig und das Vorhaben ABS/NBS Nürnberg – Erfurt in weiten Teilen abgeschlossen ist. Zu den Details wird auf den Verkehrsinvestitionsbericht auf Bundestagsdrucksache 19/21130 verwiesen.

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?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Planungsauftrag für alle Vorhaben des Bedarfsplans Schiene ergibt sich aus dem Bedarfsplan im Zusammenhang mit der Bewertung des jeweiligen Vorhabens im Bundesverkehrswegeplan (BVWP). Aufgrund dieser gesetzlichen Verankerung bedarf es keines zusätzlichen Planungsauftrags seitens der Bundesregierung.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

3. Sind der Bundesregierung bereits Probleme oder eine Verzögerung bei der Auftragsvergabe, der Planung oder der baulichen Umsetzung bekannt?

Nein.

4. Wann rechnet die Bundesregierung mit einem Bebauungsstart der ersten von insgesamt sieben Strecken?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

5. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Bebauungsstart 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?

Die Fragen 5 bis 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Wegen des frühen Planungsstands einiger Vorhaben sind noch keine Auskünfte möglich.

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?

Durch die vorgesehenen Streckenelektrifizierungen kommt es in Nordostbayern an diversen Stellen zu Baumaßnahmen an Brücken und Tunneln. Wegen des frühen Planungsstands einiger Vorhaben sind noch keine Auskünfte möglich.

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)?

Grundlage sind Nachfrageprognosen für alle Verkehrsträger und darauf aufbauend die Ermittlung der Verkehrsbelastungen auf den Strecken der verkehrsträgerspezifischen Netze (Umlegungsrechnungen) für das Prognosejahr 2030 im Vergleich zwischen Planfall und Bezugsfall.

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 Planungsauftrags 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?

Die Fragen 10 bis 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB Netz AG hat die Planungen in diesem Jahr aufgenommen.

13. Wie kommt es zustande, dass die Projektbezeichnungen der DB Netz AG sich in ihrer Abschnittunterteilung zu denen des Bundesverkehrswegeplans von 2030 unterscheiden?

Die DB Netz AG nutzt statt der Projektbezeichnungen des Bedarfsplans in der Praxis synonym gebrauchte Bezeichnungen, z. B. „Ostkorridor“ bzw. „Ostkorridor Süd“ für die ABS Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling oder „Metropolenbahn“ für die ABS Nürnberg – Schwandorf/München – Regensburg – Furth im Wald – Grenze D/CZ.

Eine weitergehende Abschnittsbildung ist den Planungs- und Genehmigungsprozessen vorbehalten.