Stand: 15.12.2025 19:32:22

Vorgangsmappe für die Drucksache 17/7674

"Kosten der Elektrifizierung von Bahnstrecken in Nordbayern"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 17/7674 vom 21.07.2015
2. Beschluss des Plenums 17/7703 vom 22.07.2015
3. Plenarprotokoll Nr. 52 vom 22.07.2015

Bayerischer Landtag

17. Wahlperiode 21.07.2015 **Drucksache 17/7674**

Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Peter Meyer, Thorsten Glauber, Prof. (Univ. Lima) Dr. Peter Bauer, Dr. Hans Jürgen Fahn, Günther Felbinger, Eva Gottstein, Joachim Hanisch, Johann Häusler, Dr. Leopold Herz, Nikolaus Kraus, Alexander Muthmann, Prof. Dr. Michael Piazolo, Bernhard Pohl, Gabi Schmidt, Dr. Karl Vetter, Jutta Widmann, Benno Zierer** und **Fraktion (FREIE WÄHLER)**,

Markus Rinderspacher, Klaus Adelt, Bernhard Roos, Horst Arnold, Inge Aures, Susann Biedefeld, Martina Fehlner, Volkmar Halbleib, Alexandra Hiersemann, Annette Karl, Natascha Kohnen, Kathi Petersen, Hans-Ulrich Pfaffmann, Dr. Christoph Rabenstein, Georg Rosenthal, Franz Schindler, Helga Schmitt-Bussinger, Stefan Schuster, Dr. Simone Strohmayr, Reinhold Strobl, Angelika Weikert, Margit Wild und **Fraktion (SPD)**,

Margarete Bause, Ludwig Hartmann, Markus Ganserer, Thomas Gehring, Ulrike Gote, Verena Osgyan, Katharina Schulze, Ulrich Leiner, Dr. Christian Magerl, Thomas Mütze, Gisela Sengl, Rosi Steinberger, Martin Stümpfig und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

Kosten der Elektrifizierung von Bahnstrecken in Nordbayern

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur anzufragen, welche Kosten bei der Kostenermittlung zur Elektrifizierung der Schienenstrecken

- Nürnberg – Marktredwitz – Hof / – Schirnding Grenze D/CZ,
- Regensburg – Schwandorf – Furth i.Wald Grenze D/CZ,
- Regensburg – Marktredwitz sowie
- Nürnberg – Hartmannshof – Amberg – Irrenlohe (– Schwandorf)

bei der derzeitigen Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 2015 als Kosten der Sanierung („unterlassene Instandsetzung“) angesetzt und damit aus den Kosten der Elektrifizierung herausgerechnet werden.

Die Instandsetzungskosten sollen dabei in Kosten des Oberbaus, Kosten für Ingenieurbauwerke wie Brücken und Tunnel sowie Kosten für sonstige Infrastrukturmaßnahmen untergliedert werden.

Die Staatsregierung wird weiterhin aufgefordert, sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass der Nutzen aus dem Nahverkehr, der grenzüberschreitende Nutzen und der transeuropäische Nutzen dieser Schienenstrecken bei der Kosten-Nutzen-Ermittlung im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans berücksichtigt werden.

Begründung:

Der Freistaat Bayern hat den Ausbau und die Elektrifizierung der Schienenstrecken

- Nürnberg – Marktredwitz – Hof / – Schirnding Grenze D/CZ,
- Regensburg – Schwandorf – Furth i.Wald Grenze D/CZ,
- Regensburg – Marktredwitz sowie
- Nürnberg – Hartmannshof – Amberg – Irrenlohe (– Schwandorf)

für die Aufnahme in den künftigen Bundesverkehrswegeplan angemeldet.

Diese Schienenstrecken werden derzeit einer Kosten-Nutzen-Berechnung unterzogen. In die Kosten-Nutzen-Betrachtung dürfen nur die Kosten der Elektrifizierung einfließen. Kosten für notwendige Instandsetzungen müssen in der Betrachtung außen vor bleiben.

Alle Schienenstrecken haben einen transeuropäischen Bezug und sind teilweise sogar im TEN-Kernnetz enthalten. Dies ermöglicht eine Mitfinanzierung aus EU-Mitteln, im Falle der grenzüberschreitenden Schienenstrecken mit maximalen Fördersätzen. Bei einer Kosten-Nutzen-Betrachtung müssen sowohl grenzüberschreitende Effekte als auch Effekte durch den Nahverkehr berücksichtigt werden.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de - Dokumente abrufbar. Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de – Aktuelles/Sitzungen zur Verfügung.

Bayerischer Landtag

17. Wahlperiode 22.07.2015 **Drucksache 17/7703**

Beschluss

des Bayerischen Landtags

Der Landtag hat in seiner heutigen öffentlichen Sitzung beraten und beschlossen:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten **Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Peter Meyer, Thorsten Glauber, Prof. (Univ. Lima) Dr. Peter Bauer, Dr. Hans Jürgen Fahn, Günther Felbinger, Eva Gottstein, Joachim Hanisch, Johann Häusler, Dr. Leopold Herz, Nikolaus Kraus, Alexander Muthmann, Prof. Dr. Michael Piazolo, Bernhard Pohl, Gabi Schmidt, Dr. Karl Vetter, Jutta Widmann, Benno Zierer** und **Fraktion (FREIE WÄHLER)**,

Markus Rinderspacher, Klaus Adelt, Bernhard Roos, Horst Arnold, Inge Aures, Susann Biedefeld, Martina Fehlner, Volkmar Halbleib, Alexandra Hiersemann, Annette Karl, Natascha Kohnen, Kathi Petersen, Hans-Ulrich Pfaffmann, Dr. Christoph Rabenstein, Georg Rosenthal, Franz Schindler, Helga Schmitt-Bussinger, Stefan Schuster, Dr. Simone Strohmayr, Reinhold Strobl, Angelika Weikert, Margit Wild und **Fraktion (SPD)**,

Margarete Bause, Ludwig Hartmann, Markus Ganserer, Thomas Gehring, Ulrike Gote, Verena Osgyan, Katharina Schulze, Ulrich Leiner, Dr. Christian Magerl, Thomas Mütze, Gisela Sengl, Rosi Steinberger, Martin Stümpfig und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

Drs. 17/**7674**

Kosten der Elektrifizierung von Bahnstrecken

Die Staatsregierung wird aufgefordert, beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur anzufragen, welche Kosten bei den von Bayern zur Elektrifizierung für den Bundesverkehrswegeplan angemeldeten Schienenstrecken bei der derzeitigen Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes 2015 als Kosten der Sanierung („unterlassene Instandsetzung“) angesetzt und damit aus den Kosten der Elektrifizierung herausgerechnet werden.

Die Instandsetzungskosten sollen dabei in Kosten des Oberbaus, Kosten für Ingenieurbauwerke wie Brücken und Tunnel sowie Kosten für sonstige Infrastrukturmaßnahmen untergliedert werden.

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich auf Bundesebene weiterhin dafür einzusetzen, dass der Nutzen aus dem Nahverkehr, der grenzüberschreitende Nutzen und der transeuropäische Nutzen dieser Schienenstrecken bei der Kosten-Nutzen-Ermittlung im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes berücksichtigt werden.

Die Präsidentin

I.V.

Reinhold Bocklet

I. Vizepräsident

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de - Dokumente abrufbar. Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de – Aktuelles/Sitzungen zur Verfügung.

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet
Abg. Peter Meyer
Abg. Dr. Christoph Rabenstein
Abg. Markus Ganserer
Abg. Eberhard Rotter
Staatssekretär Gerhard Eck

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Ich rufe **Tagesordnungspunkt 6** auf:

Beratung der zum Plenum eingereichten Dringlichkeitsanträge

Zuerst rufe ich auf:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten
Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Peter Meyer u. a. und Fraktion (FREIE WÄHLER),
Markus Rinderspacher, Klaus Adelt, Bernhard Roos u. a. und Fraktion (SPD),
Margarete Bause, Ludwig Hartmann, Markus Ganserer u. a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Kosten der Elektrifizierung von Bahnstrecken in Nordbayern (Drs. 17/7674)

Ich eröffne die Aussprache. Erster Redner ist Herr Kollege Peter Meyer. Bitte schön, Herr Kollege, Sie haben das Wort.

Peter Meyer (FREIE WÄHLER): Sehr verehrter Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren, Kolleginnen und Kollegen! Einen herzlichen guten Morgen auch von mir. Unser Dringlichkeitsantrag betrifft die Linien des Eisenbahnkernnetzes der transeuropäischen Netze. Diese sollen nach den Planungen der EU bis zum Jahr 2030 ausgebaut sein. Die drei Strecken des Kernnetzes Nürnberg – Marktredwitz – Hof bzw. Schirnding (– Prag), – Regensburg – Schwandorf – Furth im Wald sowie Regensburg – Marktredwitz dienen der Verwirklichung dieser transeuropäischen Netze.

Dabei handelt es sich nicht um eine regionale Insel. Diese Strecken sind das direkte Bindeglied von Leipzig und Dresden einerseits, andererseits von Karlsbad und Prag über Nürnberg Richtung Frankfurt, Stuttgart und München. Dabei handelt es sich um Fernverkehr, der übrigens in der gesamten Region seit Jahren sträflich vernachlässigt wird. Wenn in naher Zukunft die Strecke Nürnberg – Erfurt in Betrieb gehen wird, wird das gesamte Gebiet, ganz Oberfranken, und darüber hinaus westlich von Nürnberg –

Erfurt bis zur gedachten Linie Dresden – Prag – Regensburg abgesehen von Bamberg und Coburg vom Fernverkehr völlig abgekoppelt sein. Coburg wird bekanntermaßen nur sehr begrenzt angeschlossen sein. Nicht zufällig ist das Netz auf bayerischem Gebiet nicht elektrifiziert.

Was bezwecken wir mit diesem intrafraktionellen Antrag, an dem sich die CSU-Fraktion bedauerlicherweise nicht beteiligen wollte? – Dankenswerterweise hat der Freistaat Bayern die Elektrifizierung der genannten Strecken sowie weiterer Strecken zur Bundesverkehrswegeplanung angemeldet. Bei der Bundesverkehrswegeplanung wird Wert auf das positive Kosten-Nutzen-Verhältnis gelegt. Das betrifft aber nur die Verbesserungen der Infrastruktur, ausdrücklich nicht die Kosten der Instandhaltung, insbesondere nicht die Kosten der unterlassenen Instandhaltung der letzten Jahre, die "Soda-Kosten", die sowieso da sind. Es muss zwischen den Gesamtkosten und den hiervon abzuziehenden Sanierungskosten unterschieden werden. An dieser Stelle besteht in der Region eine große Unsicherheit. Wir wissen alle, dass insbesondere die Brücken und Tunnels zwischen Nürnberg und Pegnitz sanierungsbedürftig sind. Dies darf aber nicht auf die Kosten für die Elektrifizierung aufgeschlagen werden.

Mittlerweile liegt eine Kostenschätzung der Bahn für den Abschnitt Hof – Marktredwitz in Höhe von 215 Millionen Euro vor. Alleine für den Abschnitt Marktredwitz – Schirnding gelangt die Kostenschätzung zu einem Ergebnis von 70 Millionen Euro. Für eine 16 oder 18 Kilometer kurze Strecke, die eingleisig verläuft, werden 70 Millionen Euro veranschlagt. Bislang wurde üblicherweise für einen Kilometer Fahrdraht mit Kosten von 1 bis 1,5 Millionen Euro gerechnet. Zu betonen ist, dass es im Rahmen dieses Dringlichkeitsantrags nicht um einen Wettlauf zwischen den Strecken Hof – Regensburg und Hof – Nürnberg oder Schirnding – Nürnberg geht. Richtig ist vielmehr – das wurde aus oberfränkischer Sicht immer betont –, dass beide Strecken notwendig sind. Sie sollen nicht "entweder – oder", sondern "sowohl – als auch" verwirklicht werden.

Bei einer ordnungsgemäßen Anmeldung als grenzüberschreitende Verbindung könnte der Bund beispielsweise für die Strecke Nürnberg – Schirnding bis zu 40 % EU-Förde-

rung erhalten. Voraussetzung ist aber eine abgeschlossene Planung sowie die Aufstellung einer Finanzierung. Dies gilt selbstverständlich bei entsprechender Anmeldung für die Gesamtstrecke Nürnberg – Schirnding und nicht etwa nur Schirnding – Marktredwitz. Es gibt eindeutige Regelungen zur Kosten-Nutzen-Berechnung. Wir pochen darauf, dass diese auch richtig angewandt werden. Dazu müssen die zutreffenden Zahlen auf den Tisch. Wir sehen es im Rahmen des Kosten-Nutzen-Verhältnisses als erforderlich an, dass der Nutzen für den Nahverkehr, den grenzüberschreitenden Verkehr und den transeuropäischen Verkehr in diese Berechnung einfließt.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, es wird Zeit, dass 25 Jahre nach Vollendung der deutschen Einheit die Lücke, die durch die Diesel-Insel im Städte-Fünfeck zwischen Hof – Bayreuth – Nürnberg – Regensburg – Prag entsteht, endlich geschlossen wird. Selbstverständlich muss Bayreuth immer einbezogen werden.

(Beifall der Abgeordneten Ulrike Gote (GRÜNE) – Franz Schindler (SPD): Schwandorf nicht vergessen!)

– Herr Kollege Schindler, Schwandorf ist in diesem Fünfeck enthalten.

(Franz Schindler (SPD): Das ist ganz wichtig!)

– Selbstverständlich, Schwandorf liegt an der Strecke Hof – Regensburg. Schwandorf ist dabei. Schwandorf für Herrn Kollegen Schindler – es ergibt sich also ein Städte-Sechseck.

Meine Damen und Herren, auf bayerischer Seite liegt ein riesiges Gebiet des Schienenverkehrs brach, das nach wie vor ohne Investitionen auskommen muss. In Sachsen wurde investiert. Der Fahrdraht hängt bis Hof. Hierfür wurden EFRE-Mittel verbaut. Tschechien hat investiert. Der Fahrdraht hängt bis kurz vor Schirnding. Hierfür wurden EU-Kohäsionsmittel verwendet.Nur auf bayerischem Gebiet tun sich die Bundesregierung und die Deutsche Bahn AG wahnsinnig schwer. Warum eigentlich? – Das muss aufhören, meine Damen und Herren!

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN, der SPD und den GRÜNEN)

Das Eisenbahnnetz aus König Ludwigs Zeiten, wohlgemerkt aus den Zeiten Ludwigs I., muss endlich an das 21. Jahrhundert angepasst werden. Ich bitte dafür die CSU-Fraktion um Unterstützung. Ich habe gerade das Signal bekommen, wir könnten uns einigen, wenn der Antrag umformuliert würde. Dafür sind wir offen. Mir ist wichtig, dass ein einstimmiger Beschluss dieses Plenums in Berlin vorgestellt wird, damit die Zahlen auf den Tisch kommen. Wir sind grundsätzlich mit diesen vorgeschlagenen Änderungen einverstanden. Ich bitte um Unterstützung.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN, der SPD und den GRÜNEN)

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Danke schön, Herr Kollege. – Als Nächster hat Herr Kollege Dr. Rabenstein von der SPD das Wort. Bitte schön.

Dr. Christoph Rabenstein (SPD): Herr Präsident, Hohes Haus, liebe Kolleginnen, liebe Kollegen! Ich kann mich weitgehend den Ausführungen meines Vorredners anschließen. Er hat das Wesentliche gesagt. Ende dieses Jahres und Anfang des nächsten Jahres werden im wahrsten Sinne des Wortes die Weichen hinsichtlich des Bahnverkehrs in Bayern und in ganz Deutschland gestellt. Dabei geht es um den Bundesverkehrswegeplan. Wichtig ist, dass in Bayern insgesamt mehr Verkehr auf die Schiene kommt. Dazu müssen die Netze ausgebaut und modernisiert werden.

Ich habe nichts gegen den Ausbau des Straßenverkehrs. Wir haben in den letzten Tagen gehört, wie viele Milliarden dafür fließen sollen. Wenn diese Investitionen jedoch zulasten der Schiene gehen, können wir damit aus verschiedenen Gründen nicht einverstanden sein. In Nord- und Ostbayern müssen vor allem die Strecke Nürnberg – Marktredwitz – Hof mit dem Abzweig nach Eger, damit wir auch Prag erreichen können, und zwar als Ost-West-Magistrale, und die Strecke Hof – Marktredwitz – Regensburg elektrifiziert werden. Deshalb haben wir heute diesen Dringlichkeitsantrag eingebracht.

Wie schon gesagt wurde, gehören beide Strecken zu dem transeuropäischen Kernnetz. Sie müssen bis zum Jahr 2030 ausgebaut werden, sonst verfallen die entsprechenden EU-Mittel. Aus Europa werden für solche Strecken Milliardenbeträge an Fördergeldern zur Verfügung gestellt. So kommen wir insgesamt zu einer sehr günstigen Finanzierung. Wichtig ist dabei, dass die sogenannte Franken-Sachsen-Magistrale im Bereich der Hersbrucker Schweiz dringend saniert werden muss, vor allem wegen der Brückenbauwerke. Es würde keinen Sinn machen, jetzt 100 Millionen Euro zu investieren – das ist in etwa die berechnete Summe -, ohne die Chance auf die Elektrifizierung zu nutzen. Dies wäre im wahrsten Sinne des Wortes ein Schildbürgerstreich. Wenn wir schon Geld für den Schienenverkehr ausgeben und investieren, dann sollten wir keine halben Sachen machen.

(Beifall bei der SPD, den FREIEN WÄHLERN und den GRÜNEN)

Schon jetzt ist dieser Abschnitt eine Dauerbaustelle. Ab August dieses Jahres wird die Strecke wieder einmal für – aufgepasst! – sieben Wochen gesperrt werden. Die Fahrgäste müssen dann in Nürnberg auf Busse umsteigen, damit ein Stück fahren und können erst dann wieder in den Zug einsteigen. Die Fahrzeit allein von Nürnberg nach Bayreuth verlängert sich dadurch von knapp einer Stunde auf über 1,5 Stunden, und das gerade in der Festspielzeit. Das ist für Bayreuth sehr bedeutsam. Ich kann mir gut vorstellen, wie "attraktiv" diese Strecke für die Festspielgäste sein wird, die mit dem Koffer reisen. Sie müssen dann zwei- oder dreimal umsteigen. Ich bin sicher, keiner wird auf die Idee kommen, mit der Bahn zu fahren. Das ist wirklich traurig.

(Beifall bei der SPD)

Es wird also höchste Zeit, dass hier grundlegende Verbesserungen geschaffen werden. Die von mir genannten Eisenbahnstrecken Nürnberg – Hof – Marktredwitz mit Abzweig nach Eger und Prag sowie Hof – Regensburg sind auch für den Güterverkehr von Bedeutung. Die Elektrifizierung ist daher für ganz Nordostbayern eine echte Struk-

turhilfe und würde die Verwirklichung des Verfassungsziels, gleichwertige Lebensverhältnisse in Bayern zu schaffen, einen großen Schritt voranbringen.

(Beifall bei der SPD)

Dies ist gerade für den deutsch-tschechischen Bahnverkehr von entscheidender Bedeutung. Bei einer Bahnkonferenz in Eger, die Ende Mai stattgefunden hat und an der auch die Abgeordneten Inge Aures und Klaus Adelt teilgenommen haben, wurde dies noch einmal verdeutlicht. Von Prag bis Eger fahren die Züge elektrisch. Dann besteht eine Lücke bis Nürnberg. Diese Lücke hemmt den Güterverkehr, aber auch den Personenverkehr. Hier muss endlich etwas passieren.

(Beifall bei der SPD und den FREIEN WÄHLERN)

Daher sei zum Schluss an die deutsch-tschechische Vereinbarung aus dem Jahre 1995 erinnert. Darin wurden die Elektrifizierung und der Ausbau der Strecke Nürnberg – Marktredwitz – Eger – Prag explizit festgeschrieben. Die Tschechen haben ihre Hausaufgaben gemacht. Die Züge fahren mittlerweile bis nach Eger elektrisch. Wir müssen nun alles daransetzen, dass diese Strecke fortgesetzt wird. Ich fordere Sie von der CSU auf, dies nicht nur mit Worten zu bekräftigen. Es müssen endlich Taten folgen, damit hier etwas vorangeht.

Dies setzt natürlich zwingend die Einordnung dieser Strecken in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2015 voraus. Zu hoffen bleibt, dass die CSU auf ihren Verkehrsminister in Berlin, Herrn Dobrindt, endlich entsprechenden Druck ausübt, dass das Elektrifizierungsprogramm Bayern – Böhmen vorangebracht wird. Es ist höchste Zeit. Packen wir es an!

(Beifall bei der SPD und den FREIEN WÄHLERN)

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Danke schön, Herr Kollege. – Als Nächster hat Herr Kollege Ganserer vom BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN das Wort. Bitte schön, Herr Kollege.

Markus Ganserer (GRÜNE): Sehr geehrter Herr Präsident, werte Kolleginnen und Kollegen! Nach dem Fall des Eisernen Vorhangs wurde mehr oder weniger unmittelbar begonnen, die Asphaltteppiche in Richtung bayerisch-böhmische Grenze auszurollen. Seither sind Hunderte von Millionen Euro in den Ausbau der Straßeninfrastruktur, in den Ausbau der A 6 und in den Ausbau von Dutzenden von Bundesstraßen- und Staatsstraßenprojekten geflossen. Mit dem Zug ist man jedoch von Nürnberg nach Prag oder von München nach Prag heute noch so lange unterwegs wie vor 100 Jahren.

(Unruhe – Glocke des Präsidenten)

Wir denken, 25 Jahre nach der Grenzöffnung ist es höchste Zeit, die europäische Einigung auch auf der Schiene zu vollziehen.

(Beifall bei den GRÜNEN, der SPD und den FREIEN WÄHLERN)

Deswegen müssen die Strecken Nürnberg – Marktredwitz – Prag und München – Regensburg – Furth im Wald – Prag dringend elektrifiziert werden. Die fehlende Ertüchtigung der bayerisch-böhmischen Schieneninfrastruktur ist ausschlaggebend dafür, dass sich der grenzüberschreitende Güterverkehr auf der Straße mittlerweile verdreifacht hat, während der Güterverkehr auf der Schiene zwischen Deutschland und Tschechien rückläufig ist und fast ausschließlich über Bad Schandau fließt, weil dort die einzige elektrifizierte Strecke in diesem Gebiet verläuft.Insbesondere die Elektrifizierung der Strecke Nürnberg – Marktredwitz – Prag ist dringend notwendig, um den Ost-West-Güterverkehr in Bayern von der Straße endlich auf die Schiene zu verlagern. Wir würden mit der Elektrifizierung dieser Strecke den Bayernhafen in Nürnberg als größtes süddeutsches und mitteleuropäisches multimodales Güterverkehrszentrum stärken.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Die Ertüchtigung dieser Strecke würde zusätzlich den ländlichen Raum in Oberfranken und in der Oberpfalz stärken und eine deutliche Verbesserung des Nahverkehrs für zahlreiche Pendler in der Metropolregion Nürnberg bedeuten.

Bereits seit 1995 existiert ein Staatsvertrag zwischen Deutschland und Tschechien – der Kollege Rabenstein hat das schon angesprochen –, und die Tschechen haben ihre Hausaufgaben gemacht. Aber auf bayerischer Seite ist bisher nichts passiert, obwohl die Strecke Nürnberg – Marktredwitz – Cheb im Bundesschienenwegeausbaugesetz steht und dort unter vordringlichem Bedarf gereiht ist.

Nun steht aber die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans an, und diese Strecke wird leider nicht als laufendes Projekt bewertet und muss deswegen neu bewertet werden. Genau da setzt unser interfraktioneller Dringlichkeitsantrag an. Wir erachten es aus landespolitischer Sicht als dringend notwendig, beim Bund darauf hinzuwirken, dass die Sanierungskosten, also die Kosten, die wegen unterlassener laufender Instandhaltung auch ohne Ausbau anfallen würden, nicht auf die Elektrifizierung angerechnet werden.

Darüber hinaus fordern wir die Staatsregierung auf, sich weiterhin beim Bund dafür einzusetzen, dass bei diesen Strecken der grenzüberschreitende Nutzen, der transeuropäische Nutzen, aber auch der Nutzen für den Nahverkehr mit angerechnet werden. Selbstverständlich müssen für alle Projekte die gleichen Bewertungsmethoden gelten. Wir fordern aber für unsere Strecken in Nordbayern keine Sonderregelungen und auch keine Besserstellung gegenüber den südbayerischen Projekten. Die Forderung, dass bei der Bewertung der Nahverkehr mit einfließt, ist bereits im Jahr 2011 durch Beschluss der Bundesverkehrsministerkonferenz erhoben worden und gilt für alle Strecken gleichermaßen.

Unser interfraktioneller Antrag zielt darauf ab, jetzt kurz vor der Veröffentlichung des Entwurfs des Bundesverkehrswegeplans deutlich zu machen, dass die nordbayerischen Strecken, die bayerisch-böhmischen Schienenstrecken für das Land außeror-

dentlich wichtig sind. Wir stehen geschlossen hinter dieser Forderung, machen aber auch deutlich, dass wir keine Sonderregelungen fordern. Den Änderungsvorschlägen der CSU-Fraktion können wir uns durchaus anschließen. Ich bitte aber um Zustimmung zu dem gemeinsamen Antrag.

(Beifall bei den GRÜNEN, der SPD und den FREIEN WÄHLERN)

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Danke schön, Herr Kollege. – Als Nächster hat der Kollege Rotter von der CSU das Wort. Bitte schön.

Eberhard Rotter (CSU): Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich begrüße für die CSU-Fraktion ausdrücklich, dass die Thematik mit diesem Antrag aufgegriffen wird. Ich hatte schon in der vergangenen Woche Kontakt mit Kollegen Ganserer, der mich überhaupt über den Antrag informiert hat. Ich habe ihm gleich gesagt: Wir können da wohl mitgehen. Allerdings sind wir dafür, dass sich der Antrag nicht auf einzelne Strecken beschränkt, sondern dass alle von der Staatsregierung für den Bundesverkehrswegeplan zur Elektrifizierung angemeldeten Projekte mit einbezogen werden; denn die sachlichen Forderungen, dass die Instandhaltungskosten herausgerechnet werden und der Kosten-Nutzen-Faktor gewichtet wird, trifft auf alle Strecken im Freistaat Bayern gleichermaßen zu. Deswegen sind diese Strecken ja auch komplett angemeldet worden.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, jetzt im Einzelnen zu einigen Punkten, die Sie aufgeführt haben. Zum einen soll die Staatsregierung mit einer Anfrage an das Bundesverkehrsministerium erreichen, dass eine Aufteilung der Ausbaukosten der jeweiligen Strecken in die originären Ausbaukosten und in die Kosten für die Elektrifizierung vorgenommen wird. Da wird eine besonders markante Strecke mit vielen Tunnels genannt, bei der die Instandhaltung natürlich über Jahre und Jahrzehnte hinweg vernachlässigt worden ist. Aber ich kenne auch andere Strecken, wo das in ähnlicher Form geschehen ist. Deswegen erfolgen die Baumaßnahmen in der Regel zusammen, und das verteuert die jeweiligen Routen natürlich exorbitant. Von daher ist es ab-

solut gerechtfertigt, hier nachzufragen. Die Staatsregierung hat mir gestern gesagt: Wir wissen nicht, ob und wann wir vom Bund die entsprechende Auskunft bekommen. Sie wird sie mit Nachdruck einfordern. Aber es bleibt, wie gesagt, abzuwarten, wann es so weit sein wird, womöglich erst im Jahr 2016.

Wenn wir die Informationen bekommen, werden wir überlegen müssen, welche politische Schlussfolgerung wir aus ihnen ziehen, insbesondere wenn sie erst nach dem Ende des Bundesverkehrswegeplan-Prozesses verfügbar wären. Aber wir hoffen, mit einer möglichst einstimmigen Zustimmung zu dem Antrag der Anfrage entsprechenden Nachdruck verleihen zu können, sodass wir eine zeitnahe Antwort bekommen können.

Im nächsten Absatz wird die Staatsregierung aufgefordert, sich auf Bundesebene bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans dafür einzusetzen, dass bei der aktuellen Bewertung der Projekte die Effekte für den Schienenpersonennahverkehr im Nutzenwert berücksichtigt werden. Das ist ja für die meisten Strecken der noch bedeutendere Nutzen. Darüber müssen wir uns im Klaren sein, auch wenn wir uns wünschen und erwarten, dass dann, wenn die Strecken ausgebaut sind, auch der Fernverkehr wieder auf die Schiene kommt. Die Bedeutung für den Nahverkehr wird aber bei fast allen Strecken, die angemeldet sind, sehr groß sein. Neben der Bedeutung für den Schienenpersonennahverkehr geht es um die grenzüberschreitende Wirkung. Im Antrag wird das in Richtung Tschechien dokumentiert. Dazu kommt der übergreifende europäische Effekt, der dazu führt, dass wir – auch das ist von meinen Vorrednern gesagt worden – von der Europäischen Union eine Mitfinanzierung bekommen, sodass die Last für Deutschland leichter zu tragen ist.

Dies ist im Übrigen die Haltung der Staatsregierung seit Beginn des Prozesses zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans. Sie wurde unter anderem in der Stellungnahme zur Bundesverkehrswegeplanung-Grundkonzeption aus dem Jahr 2013 in vielen Schreiben und Gesprächen manifestiert. Die Berücksichtigung dieser Effekte würde bei allen angemeldeten Strecken den Nutzenwert signifikant verbessern und

die Gefahr eines nicht ausreichenden Nutzen-Kosten-Verhältnisses unter 1,0 reduzieren. Beim Ausbau bestehender Strecken besteht ja häufig das Problem, dass der zusätzliche Nutzen nach der bisherigen Berechnungsmethode gerade knapp die 1,0 überschreitet. Liegt er darunter, gibt es ein Totschlagargument: Dann geht nichts mehr, es gibt keine Bundesförderung und von daher auch keinen Ausbau. Deswegen ist uns das auch sehr wichtig.

Bei den Ausbaustrecken wird auch nicht berücksichtigt, dass die Betriebsqualität, die Stabilität des Fahrplans und damit die Pünktlichkeit der Züge und die Attraktivität für den Reisenden dadurch wesentlich verbessert werden. Das halte ich ebenfalls für wichtig, kommt jedoch in dem Bewertungsschema meines Erachtens nicht hinreichend zum Ausdruck.

Ich habe eingangs gesagt: Der Antrag bezieht sich lediglich auf nordostbayerische Strecken. Es gibt jedoch innerhalb Bayerns weitere wichtige und für den Bundesverkehrswegeplan angemeldete Strecken. Damit will ich die Bedeutung der im Antrag aufgeführten Strecken überhaupt nicht in Zweifel ziehen. Das haben meine Vorredner auch schon deutlich gemacht. Ich unterstreiche das durchaus, ohne es jetzt zu wiederholen. Nachdem wir voraussichtlich in zwei Jahren etwa das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 endlich fertiggestellt haben werden – das wäre 27 oder 28 Jahre nach dem Mauerfall –, wäre es an der Zeit, dass wir endlich auch grenzüberschreitend vorwärtskommen und dass der Zustand endlich beendet wird, dass wir von München nach Prag trotz der relativ kurzen Entfernung eigentlich nur mit dem Flugzeug in einer halbwegs akzeptablen Zeit kommen; denn wir wollen auf der Schiene dorthin fahren, und gerade die Mittelstrecken sind für den Schienenverkehr besonders geeignet.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich will es dabei bewenden lassen und sage nur noch ergänzend, dass der Einsatz der Staatsregierung zur Berücksichtigung dieser weiteren Effekte des Schienenpersonennahverkehrs von europäischer und grenzüberschreitender Bedeutung bereits seit Jahren läuft und von daher auch nicht mehr eigens eingefordert werden müsste.

In unserem Änderungsvorschlag nehmen wir einfach die enumerativ aufgeführten Strecken heraus und formulieren den Eingangssatz stattdessen wie folgt:

> Die Staatsregierung wird aufgefordert, beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur anzufragen, welche Kosten bei den von Bayern zur Elektrifizierung für den Bundesverkehrswegeplan angemeldeten Schienenstrecken bei der derzeitigen Fortschreibung … herausgerechnet werden.

Im letzten Absatz würde es heißen:

> Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich auf Bundesebene weiterhin dafür einzusetzen, dass der Nutzen aus dem Nahverkehr … berücksichtigt werden.

Ich habe die geänderte Fassung den antragstellenden Fraktionen zukommen lassen, und ich bitte darum, mit dieser geänderten Fassung einverstanden zu sein, damit wir einstimmig die Bedeutung und die Wichtigkeit dieses Antrages unterstreichen und die Staatsregierung mit einem starken Votum zu einem starken Auftritt in Berlin bewegen können.

Ich bedanke mich für die Zustimmung.

> (Beifall bei der CSU)

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Danke schön, Herr Kollege. – Als Nächster hat nun Herr Staatssekretär Eck das Wort. Bitte schön, Herr Staatssekretär.

Staatssekretär Gerhard Eck (Innenministerium): Herr Präsident, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Ich will ein Stück weit Entwarnung geben. Ich war schon angemeldet. Zwischenzeitlich haben noch die Redner der einzelnen Fraktionen gesprochen, und es hat sich fast alles aufgeklärt. Ich will mich an dieser Stelle für die Staatsregierung ganz, ganz herzlich bedanken. Das ist ein Stück weit Rückenwind. Das macht ein Stück weit deutlich, dass in die Schieneninfrastruktur über Jahrzehnte hinweg bundesweit viel zu wenig Geld investiert worden ist. Ich will dies in dieser Offenheit und Deut-

lichkeit ansprechen. Ich bedanke mich auch dafür, dass – das habe ich bei allen Fraktionen herausgehört – nicht ständig kritisiert worden ist, sondern dass immer wieder betont worden ist, man werde sich weiterhin engagieren und sich weiterhin einsetzen.

Ich sage auch mit gewissem Stolz und an dieser Stelle vielleicht auch mit Berechtigung, dass sich unser Minister Herrmann auf allen Ebenen für diese Projekte engagiert und eingesetzt hat. Ich will mich beim ihm auch hier ganz herzlich bedanken.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, mich freut zwar ganz besonders, dass wir über Nordbayern sprechen. Dort besteht eine der größten Lücken bei der Elektrifizierung. Wir haben uns aber alle – ich meine, über alle Fraktionen hinweg – auf die Fahne geschrieben, dass wir uns für ganz Bayern engagieren und einsetzen. Kollege Rotter hat dies gerade noch einmal deutlich gemacht. Er hat den Antrag gezielt angesprochen. Ich habe von den GRÜNEN gehört, dass sie sich dieser Änderung anschließen würden, und habe auch von den FREIEN WÄHLERN gehört, sie würden sich anschließen. Von der SPD habe ich das nicht wörtlich gehört; ich gehe aber davon aus, dass auch bei der SPD Einverständnis besteht.

(Volkmar Halbleib (SPD): Wir waren immer konstruktiv!)

Deshalb bitte ich ganz herzlich um Zustimmung zu dieser geänderten Form des Dringlichkeitsantrags. Ich bedanke mich für die Unterstützung. - Herzlichen Dank für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der CSU)

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Danke schön, Herr Staatssekretär. Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Damit ist die Aussprache geschlossen.

Wir kommen zur Abstimmung. Zur Abstimmung liegt Ihnen der interfraktionelle Dringlichkeitsantrag mit der Überschrift "Kosten der Elektrifizierung von Bahnstrecken in Bayern" vor – statt "in Nordbayern" heißt es nun "in Bayern". Damit ist der Inhalt beschrieben.

Der Text lautet wie folgt – Kollege Rotter hat ihn bereits vorgetragen; ich wiederhole ihn, damit jeder weiß, worüber er abstimmt. –:

> Die Staatsregierung wird aufgefordert, beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur anzufragen, welche Kosten bei den von Bayern zur Elektrifizierung für den Bundesverkehrswegeplan angemeldeten Schienenstrecken bei der derzeitigen Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 2015 als Kosten der Sanierung ("unterlassene Instandsetzung") angesetzt und damit aus den Kosten der Elektrifizierung herausgerechnet werden.

Dies ist der erste Abschnitt in geänderter Fassung. Konkret sind die vier Strecken in Nordbayern, die aufgeführt waren, herausgenommen worden, und der Text ist auf Gesamtbayern ausgedehnt worden.

Der letzte Satz dieses Dringlichkeitsantrags wurde wie folgt umformuliert:

> Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich auf Bundesebene weiterhin dafür einzusetzen …

Jetzt wissen wir, worüber wir abstimmen.

Wer dem interfraktionellen Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 17/7674 in der von mir gerade vorgetragenen geänderten Form seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die Fraktionen der CSU, der SPD, der FREIEN WÄHLER und von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Gegenstimmen? – Sehe ich keine. Stimmenthaltungen? – Auch keine. Damit ist dieser Dringlichkeitsantrag einstimmig angenommen. Ich hoffe, dass diese Einstimmigkeit ihre Wirkung in Berlin entfaltet. Danke schön.

> (Unruhe – Glocke des Präsidenten)