



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Alexander König CSU**
vom 12.02.2014

Elektrifizierung der Bahnstrecke Nürnberg – Hof

Ich frage die Staatsregierung:

1. Welche in Bayern gelegenen elektrifizierten Eisenbahnabschnitte wurden wann elektrifiziert und wann wurden diese Streckenabschnitte erstmals gebaut?
2. Welche in Bayern gelegenen noch nicht elektrifizierten Eisenbahnabschnitte wurden wann erbaut?
3. Seit wann ist der Staatsregierung bekannt, dass die Menschen und die gewählten politischen Vertreter derselben entlang der Bahnstrecke Nürnberg – Marktredwitz – Hof die Elektrifizierung dieser Bahnstrecke wünschen, teilt die Staatsregierung diesen Wunsch, und wenn ja, seit wann?
4. Welche Anstrengungen hat die Staatsregierung konkret bisher unternommen, um die Planung und die Realisierung der Elektrifizierung der Bahnstrecke Nürnberg – Marktredwitz – Hof zu erreichen, und welche Priorität misst die Staatsregierung der Verwirklichung dieses Projektes im Vergleich zu welchen weiteren seitens der Staatsregierung in Bayern gewünschten Elektrifizierungen von Bahnstrecken bei?
5. Teilt die Staatsregierung die Auffassung, dass die Elektrifizierung der Strecke unerlässlich ist, um die Sachsen-Franken-Magistrale als umsteigefreie Relation zwischen Nürnberg und Dresden wieder befahren zu können, und welche weiteren über die Landesgrenze Bayerns hinausreichenden frühere Fernverbindungen, welche von der Bahn ganz oder überwiegend in die Kostenträgerlast des Freistaats Bayern abgeschoben wurden, erfordern wegen der überregionalen Bedeutung und mangels Fernverkehr ebenfalls dringend die Elektrifizierung?
6. Ist der Staatsregierung bekannt, dass Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer im Juli 2013 in Bayreuth Herrn Staatssekretär Hartmut Koschyk und weiteren Persönlichkeiten die Aufnahme der Elektrifizierung der Strecke Marktredwitz – Nürnberg in die Sammelvereinbarung 2014 zur Finanzierung von Planungsleistungen fest zugesagt hat, nachdem die Elektrifizierung des Streckenabschnitts Hof – Marktredwitz – Grenze D/CZ bereits 2012 in die Sammelvereinbarung Nr. 38 aufgenommen wurde, wie bewertet die Staatsregierung diese Zusage im Hinblick auf die Beschleunigung des Projektes und wie wird die Staatsregierung die tatsächliche Aufnahme des Gesamtprojektes in die Sammelvereinbarung unterstützen?
7. Welche Anstrengungen wird die Staatsregierung unternehmen, damit die Elektrifizierung der Bahnstrecke Nürnberg – Marktredwitz – Hof in den vordringlichen Bedarf plus des Bundesverkehrswegeplanes 2015 aufgenommen wird, und wie beurteilt die Staatsregierung die Erfolgchancen der Aufnahme in dieser Dringlichkeitskategorie?
8. Hat die Staatsregierung bereits konkrete Vorstellungen, welche grenzüberschreitenden Lückenschlüsse bei Ost-West-Verbindungen im europäischen Bahnverkehr als Infrastrukturprojekte im Bereich Verkehr in Bayern als konkrete Projekte für die Connecting Europe Facility und Kohäsionsmittel in der Förderperiode 2014 – 2020 der Europäischen Union angemeldet werden sollen, und welche Priorität hat hierbei die Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale als Lückenschluss zwischen dem süddeutschen Eisenbahnknoten Nürnberg und Sachsen sowie der Tschechischen Republik?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 05.05.2014

1. Welche in Bayern gelegenen elektrifizierten Eisenbahnabschnitte wurden wann elektrifiziert und wann wurden diese Streckenabschnitte erstmals gebaut?
2. Welche in Bayern gelegenen noch nicht elektrifizierten Eisenbahnabschnitte wurden wann erbaut?

Die Fragen werden im Sachzusammenhang beantwortet. Der Bau der Eisenbahnstrecken in Bayern vollzog sich im Wesentlichen zwischen 1835 und 1914. Die Elektrifizierung des bayerischen Bahnnetzes begann 1908 und dauert an. Die Elektrifizierung der meisten Hauptstrecken erfolgte zwischen den 1920er- und 1970er-Jahren. Es verblieben dabei insbesondere zwei größere „Dieselinseln“ im Allgäu und in Nordostbayern, wo auch Hauptstrecken von der Deutschen Bundesbahn nicht elektrifiziert wurden. Insgesamt liegt der Elektrifizierungsgrad der bayerischen Bahnstrecken heute nach den amtlichen Statistiken bei rund 52 % und damit unter dem Bundesschnitt von knapp 60 %. Die genauen streckenscharfen Daten zu Bau und Elektrifizierung sind in öffentlich verfügbaren Quellen (z. B. www.wikipedia.de) zugänglich.

3. Seit wann ist der Staatsregierung bekannt, dass die Menschen und die gewählten politischen Vertreter derselben entlang der Bahnstrecke Nürnberg – Marktredwitz – Hof die Elektrifizierung dieser Bahnstrecke wünschen, teilt die Staatsregierung diesen Wunsch, und wenn ja, seit wann?

4. Welche Anstrengungen hat die Staatsregierung konkret bisher unternommen, um die Planung und die Realisierung der Elektrifizierung der Bahnstrecke Nürnberg – Marktredwitz – Hof zu erreichen, und welche Priorität misst die Staatsregierung der Verwirklichung dieses Projektes im Vergleich zu welchen weiteren seitens der Staatsregierung in Bayern gewünschten Elektrifizierungen von Bahnstrecken bei?

Auch diese beiden Fragen werden im Sachzusammenhang beantwortet. Der Staatsregierung ist der weitverbreitete Wunsch nach einer Elektrifizierung der Strecke seit Langem bekannt. Wann zuerst Forderungen der Region laut wurden, lässt sich weder mit vertretbarem Aufwand noch mit Sicherheit mehr feststellen.

Die Staatsregierung schätzt die Elektrifizierung der Strecke als eines der dringlichsten Neu- und Ausbauprojekte der bayerischen Schieneninfrastruktur ein.

Nicht zuletzt deshalb kam es zur Aufnahme der Elektrifizierung in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) im Jahr 1992. Seitdem drängt die Bayerische Staatsregierung laufend auf die Aufnahme von Planungen. Sie hat beim Bund die Aufnahme der Planung in den Abschnitten Hof – Marktredwitz und Marktredwitz – Schirnding im Jahr 2012 bereits erreicht. Wiederholt hat die Staatsregierung seitdem die Bundesregierung aufgefordert, die Planung auch im Abschnitt Nürnberg – Marktredwitz zu beginnen und damit die hohe europäische Priorisierung umzusetzen. Daneben hat die Staatsregierung gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) im Rahmen der Studie „Sektor Nordost“ die Ausbauoptionen für den S-Bahn-Verkehr bei Elektrifizierung der Strecke untersucht.

Für den BVWP 2015 hat die Staatsregierung das Projekt erneut angemeldet und um den Abschnitt Schnabelwaid – Bayreuth ergänzt. Die Anmeldung wurde gegenüber potenziell konkurrierenden (Elektrifizierungs-)Projekten priorisiert. Die Staatsregierung fordert aufgrund des schon fertiggestellten Teilstücks Hof – Reichenbach, das gesamte Vorhaben für den neuen Bundesverkehrswegeplan als schon realisiert zu unterstellen und damit zugunsten einer direkten Aufnahme in den neuen BVWP auf eine erneute Bewertung zu verzichten.

5. Teilt die Staatsregierung die Auffassung, dass die Elektrifizierung der Strecke unerlässlich ist, um die Sachsen-Franken-Magistrale als umsteigefreie Relation zwischen Nürnberg und Dresden wieder befahren zu können, und welche weiteren über die Landesgrenze Bayerns hinausreichenden früheren Fernverbindungen, welche von der Bahn ganz oder überwiegend in die Kostenträgerlast des Freistaats Bayern abgeschoben wurden, erfordern wegen der überregionalen Bedeutung und mangels Fernverkehr ebenfalls dringend die Elektrifizierung?

Die Staatsregierung betrachtet die Elektrifizierung als Voraussetzung für die Wiederherstellung der umsteigefreien Linie Nürnberg – Dresden (Franken-Sachsen-Express). Darüber hinaus bestanden im Bereich der Strecke Nürnberg – Hof früher folgende Fernverkehrsverbindungen:

- Nürnberg – Marktredwitz – Prag
- München/Stuttgart/Frankfurt – Nürnberg – Prag (Nachtzug)
- Oberstdorf – München – Regensburg – Hof

Auch auf diesen Linien erscheint im Falle einer Umsetzung der Elektrifizierung wegen des wirtschaftlicheren Betriebs zumindest vorstellbar, dass eigenwirtschaftlicher Schienenpersonenfernverkehr auf die Strecke zurückkehren könnte.

6. Ist der Staatsregierung bekannt, dass Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer im Juli 2013 in Bayreuth Herrn Staatssekretär Hartmut Koschyk und weiteren Persönlichkeiten die Aufnahme der Elektrifizierung der Strecke Marktredwitz – Nürnberg in die Sammelvereinbarung 2014 zur Finanzierung von Planungsleistungen fest zugesagt hat, nachdem die Elektrifizierung des Streckenabschnitts Hof – Marktredwitz – Grenze D/CZ bereits 2012 in die Sammelvereinbarung Nr. 38 aufgenommen wurde, wie bewertet die Staatsregierung die Zusage im Hinblick auf die Beschleunigung des Projektes und wie wird die Staatsregierung die tatsächliche Aufnahme des Gesamtprojektes in die Sammelvereinbarung unterstützen?

Die Staatsregierung hat von der genannten Zusage durch Bundesminister a. D. Dr. Ramsauer erfahren. Auch auf Fachebene besteht gegenüber der Staatsregierung die Zusage des Bundesverkehrsministeriums, die Elektrifizierung der Strecke Nürnberg – Marktredwitz in die Sammelvereinbarung 38 für das Jahr 2014 aufzunehmen. Auf die Einhaltung dieser Zusagen wird die Staatsregierung mit Nachdruck drängen.

Die Sammelvereinbarung 38 selbst geht auf eine Initiative der Staatsregierung zurück und stellt die erste Stufe des von Bayern geforderten Planungskostenbudgets des Bundes für die Schiene dar.

Die durch die Aufnahme in die Sammelvereinbarung initiierte Vorplanung würde den ersten Schritt zur Umsetzung des Projekts darstellen. Wesentlich wird sein, dass sich daran die weiteren Planungsschritte bis zur Erlangung der Baureife anschließen und dann zügig die Finanzierungszusage des Bundes sowie die bauliche Umsetzung erfolgt.

7. Welche Anstrengungen wird die Staatsregierung unternehmen, damit die Elektrifizierung der Bahnstrecke Nürnberg – Marktredwitz – Hof in den vordringlichen Bedarf plus des Bundesverkehrswegeplanes 2015 aufgenommen wird, und wie beurteilt die Staatsregierung die Erfolgchancen der Aufnahme in dieser Dringlichkeitskategorie?

Die Staatsregierung hat die Elektrifizierung dieser Strecke im März 2013 für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans angemeldet. Sie hat darüber hinaus auch erfolgreich darauf hingewirkt, dass die Deutsche Bahn die Strecke ebenfalls erneut angemeldet hat. Eine Aufnahme in den vordringlichen Bedarf plus ist nicht Gegenstand der Länderanmeldungen, sondern ergibt sich allein aus der Priorisierung durch den Bund. Wesentliche Voraussetzungen dafür sind ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis sowie die Auflösung/Minderung von verkehrlichen Engpässen. Den Bewertungs- und Priorisierungsprozess wird die Staatsregierung engagiert begleiten und die Interessen des Projekts vertreten.

Hinsichtlich der Chancen auf eine Aufnahme in den vordringlichen Bedarf plus kann nur der dafür verantwortliche Bund eine qualifizierte Einschätzung geben.

8. Hat die Staatsregierung bereits konkrete Vorstellungen, welche grenzüberschreitenden Lückenschlüsse bei Ost-West-Verbindungen im europäischen Bahnverkehr als Infrastrukturprojekte im Bereich Verkehr in Bayern als konkrete Projekte für die Connecting Europe Facility und Kohäsionsmittel in der Förderperiode 2014 – 2020 der Europäischen Union angemeldet werden sollen, und welche Priorität hat hierbei die Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale als Lückenschluss zwischen dem süddeutschen Eisenbahnknoten Nürnberg und Sachsen sowie der Tschechischen Republik?

Die genannten Finanzierungsinstrumente – für Maßnahmen in Bayern steht nur die Connecting Europe Facility zur

Verfügung – setzen für eine substanzielle Förderung eine entsprechende Priorisierung im Rahmen der Transeuropäischen Netze (TEN-V) voraus.

Auch deshalb sieht die Staatsregierung in diesem Zusammenhang die grenzüberschreitenden Abschnitte der TEN-V-Korridore als vordringlich an. Dies umfasst unter anderem die Elektrifizierung Nürnberg – Marktredwitz – Grenze D/CZ als Bestandteil des Segments Nürnberg – Prag innerhalb des Korridors „Rhein-Donau“.

Die Beantragung einer Förderung durch die EU setzt in jedem Falle die Zustimmung des Bundes voraus.