



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 19.03.2014

Verkehr von und nach Tschechien III

Memorandum über den Schienenverkehr zwischen der Tschechischen Republik und dem Freistaat Bayern

Ich frage die Staatsregierung:

1. a) Wie hat sich der Sachstand entwickelt zur Herstellung eines schnellen, regelmäßigen Zugangebotes zwischen Plzeň und Cheb, zusätzlich zum bestehenden Regionalverkehr, das die Beförderung zwischen Nürnberg und Praha sowie Karlovy Vary und Nordböhmen ermöglicht (siehe 1. c des Memorandums)?
b) Ist die Verknüpfung der Taktsysteme mit dem Ziel durchgehender Verbindungen bis 2015 erreichbar, und wenn nein, warum nicht?
2. a) Wie hoch sind die Kosten für die einzelnen Infrastrukturmaßnahmen, insbesondere die Modifikation von Einschaltkontakten, den Umbau des Bahnhofs Schirnding und die Beschleunigung des Abschnitts von Cheb bis zur Grenze bei Schirnding, welche zur Beschleunigung durch Geschwindigkeitserhöhung insbesondere zwischen Marktredwitz und Karlovy Vary (mit möglicher Verlängerung bis nach Ústí nad Labem) nötig sind (siehe 1. d des Memorandums)?
b) Bis wann werden diese einzelnen Infrastrukturmaßnahmen realisiert?
3. a) In welchem Zeithorizont scheint der Staatsregierung der Ausbau München – Praha realistisch (siehe 2. des Memorandums)?
b) Wie ist der konkrete Sachstand zur Elektrifizierung und Steigerung der Leistung und der Geschwindigkeit der Eisenbahnstrecke zwischen Praha, Plzeň und der gemeinsamen Staatsgrenze bei Česká Kubice/Furth im Wald (siehe 2. a des Memorandums)?
4. a) Wie hat sich seither der Sachstand entwickelt zur Einführung eines attraktiven Angebots an Regionalzügen zwischen Schwandorf und Domažlice (siehe 2. c des Memorandums)?
b) Wird es auf der Strecke Plattling – Bayerisch Eisenstein/Železná Ruda – Klatovy (siehe 3. des Memorandums), wie von der BEG in ihrer Pressemitteilung vom 12.12.13 angekündigt, ab Dezember 2014 eine durchgehende Verbindung geben, wenn nein, warum nicht?
c) Welche Fahrzeitgewinne könnten bei durchgehenden Zügen auf dieser Strecke erzielt werden?
5. a) Wie hat sich seither der Sachstand entwickelt bei der Wiederherstellung der Infrastruktur der Strecke Selb-Plößberg – Aš auf bayerischer Seite (siehe 4. des Memorandums)?
b) Wie hat sich seither der Sachstand entwickelt bei der Instandsetzung der vorhandenen Infrastruktur der Strecke Selb-Plößberg – Aš auf tschechischer Seite (siehe 4. des Memorandums)?
c) Wann ist mit einem vertakteten, umsteigefreien Zugangebot im Regionalverkehr von Hof nach Cheb auf der Strecke Selb-Plößberg – Aš zu rechnen, nachdem dieser im Memorandum zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 angekündigt war?
6. Mit welchen konkreten Maßnahmen bemüht sich die Staatsregierung um die Realisierung der Neubaustrecke Regensburg – Cham als Teil einer Fernverkehrsverbindung von München über Regensburg und Furth im Wald nach Prag (Donau-Moldau-Bahn) im Rahmen eines zukünftigen TEN-Projekts?
7. Welche weiteren Maßnahmen zur Entwicklung der grenzüberschreitenden Schieneninfrastruktur sind derzeit auf tschechischer Seite in Planung und wie ist hier der Sachstand?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 15.07.2014

1. a) **Wie hat sich der Sachstand entwickelt zur Herstellung eines schnellen, regelmäßigen Zugangebotes zwischen Plzeň und Cheb, zusätzlich zum bestehenden Regionalverkehr, das die Beförderung zwischen Nürnberg und Praha sowie Karlovy Vary und Nordböhmen ermöglicht (siehe 1. c des Memorandums)?**

In Tschechien besteht seit dem Ausbau der Strecke Cheb – Plzeň ein beschleunigter Schnellzugverkehr im 2-Stunden-Takt von Plzeň nach Praha. In dieses Angebot sind derzeit zwei SuperCity-Zugpaare Františkovy Lazně – Praha – Bohumin integriert, die durch Nutzung der Neigetechnik zwischen Cheb und Praha nur noch zweieinhalb Stunden (ohne Neigetechnik 3:11 h) benötigen. In Cheb bestehen derzeit mit vier Regional-Express-Zugpaaren günstige Umsteigerbindungen von und nach Nordbayern. Diese Züge verkehren auf Bestellung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft

(BEG) und mit aktiver Neigetechnik zwischen Marktredwitz und Nürnberg. Ein fünftes RE-Zugpaar fährt bereits seit Dezember 2013 zwischen Nürnberg und Schirnding, kann aber aufgrund fehlender Finanzierung auf tschechischer Seite noch nicht bis Cheb verkehren. Das tschechische Verkehrsministerium hat signalisiert, dass die Finanzierungsprobleme vsl. für den Jahresfahrplan 2015 gelöst werden können. Dann würde nur noch am Vormittag eine Lücke im mittelfristig angestrebten grenzüberschreitenden Zweistundentakt verbleiben.

b) Ist die Verknüpfung der Taktsysteme mit dem Ziel durchgehender Verbindungen bis 2015 erreichbar, und wenn nein, warum nicht?

Durchgehende Verbindungen im Sinne umsteigefreier Züge Nürnberg – Cheb – Praha sind aufgrund der fehlenden Elektrifizierung zwischen Nürnberg und Cheb auf absehbare Zeit nicht erreichbar. Die BEG drängt daher auf möglichst bahntechnisch gleichartige Anschlüsse in Cheb. Bayerisches und tschechisches Taktsystem ermöglichen für die Relation Nürnberg – Praha bereits sehr günstige Anschlüsse. Für die ebenso bedeutende Relation Nürnberg – Cheb – Karlovy Vary – Ústí nad Labem fehlt jedoch noch eine Beschleunigung um wenige Minuten. Hierzu plant Tschechien bis vsl. 2016 kleinere Infrastrukturverbesserungen zwischen Landesgrenze und Ústí. Zudem kann vsl. bereits ab Dezember 2014 erstmals eine schnelle Tagesrandverbindung von Ústí nach Nürnberg mit Umstieg in Cheb unter Inkaufnahme von Taktabweichungen ermöglicht werden.

2. a) Wie hoch sind die Kosten für die einzelnen Infrastrukturmaßnahmen, insbesondere die Modifikation von Einschaltkontakten, den Umbau des Bahnhofs Schirnding und die Beschleunigung des Abschnitts von Cheb bis zur Grenze bei Schirnding, welche zur Beschleunigung durch Geschwindigkeitserhöhung insbesondere zwischen Marktredwitz und Karlovy Vary (mit möglicher Verlängerung bis nach Ústí nad Labem) nötig sind (siehe 1. d des Memorandums)?

Über die genauen Kosten der Beschleunigungsmaßnahmen in Tschechien liegen keine Angaben vor. Auf deutscher Seite wurde der Ausbau für Neigetechnik in die aktuell laufenden Vorplanungen für die Elektrifizierung Marktredwitz – Schirnding aufgenommen.

b) Bis wann werden diese einzelnen Infrastrukturmaßnahmen realisiert?

Nach unseren Informationen ist der Ausbau Landesgrenze – Cheb für höhere Geschwindigkeiten 2015 geplant. Weitere Einzelheiten zu den tschechischen Maßnahmen sind nicht bekannt. Es wurde jedoch vereinbart, dass der damit verbundene Zeitgewinn den Anschluss Nürnberg – Ústí in Cheb 2016 grundsätzlich ermöglichen soll.

3. a) In welchem Zeithorizont scheint der Staatsregierung der Ausbau München – Praha realistisch (siehe 2. des Memorandums)?

Derzeit kann für die Realisierung dieses Vorhabens kein Zeithorizont genannt werden. Von erheblicher Bedeutung wird dafür sein, ob eine Aufnahme in den neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) erreicht werden kann. Die Staatsregierung hat die Strecke im Rahmen ihrer Anmeldungen zum BVWP vom März 2013 berücksichtigt. Aktuell lässt die

Staatsregierung untersuchen, ob und mit welchen konkreten kleineren Infrastrukturmaßnahmen auf dem bayerischen Streckenabschnitt sich Zeitgewinne realisieren ließen.

b) Wie ist der konkrete Sachstand zur Elektrifizierung und Steigerung der Leistung und der Geschwindigkeit der Eisenbahnstrecke zwischen Praha, Plzeň und der gemeinsamen Staatsgrenze bei Česká Kubice/Furth im Wald (siehe 2. a des Memorandums)?

Detaillierte Informationen zu diesen in Tschechien lokalisierten Maßnahmen liegen der Staatsregierung nicht vor. Zwischen Praha und Plzeň sind bereits umfangreichere Maßnahmen zur Beschleunigung der Strecke erfolgt, die eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 160 km/h erlauben, weitere Maßnahmen stehen noch aus, darunter die geplante Neubaustrecke Praha – Beroun. Für den Ausbau zwischen Plzeň und Česká Kubice hat das tschechische Verkehrsministerium eine Machbarkeitsstudie beauftragt, deren Ergebnisse noch in diesem Sommer vorliegen sollen.

4. a) Wie hat sich seither der Sachstand entwickelt zur Einführung eines attraktiven Angebots an Regionalzügen zwischen Schwandorf und Domažlice (siehe 2. c des Memorandums)?

Für den Verkehr Schwandorf – Domažlice hatte die BEG im Vorfeld der Ausschreibung Regionalzüge Ostbayern mit dem Bezirk Plzeň eine zweistündliche Durchbindung planerisch abgestimmt. Die Vergabe an die Länderbahn beinhaltet die Umsetzung dieses Konzeptes ab dem nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2014 mit Fahrzeugen der Oberpfalzbahn. Leider hat der Bezirk Plzeň inzwischen erklärt, dass er den geplanten durchgehenden Verkehr im Fahrplan 2015 nicht finanzieren kann.

b) Wird es auf der Strecke Plattling – Bayerisch Eisenstein/Železná Ruda – Klatovy (siehe 3. des Memorandums), wie von der BEG in ihrer Pressemitteilung vom 12.12.13 angekündigt, ab Dezember 2014 eine durchgehende Verbindung geben, wenn nein, warum nicht?

Hier war zunächst ein durchgehender Verkehr von zwei Zugpaaren in der Relation Klatovy – Plattling mit dem Bezirk Plzeň verabredet. Jedoch stehen die hierfür geplanten Fahrzeuge der tschechischen Staatsbahn ČD aufgrund der fehlenden Deutschland-Zulassung noch nicht zur Verfügung. Zudem verweist der Bezirk auf Finanzierungsprobleme und hat daher für 2015 auch den derzeit noch mit zwei Zugpaaren Plattling – Špičák betriebenen grenzüberschreitenden Verkehr infrage gestellt. Ich habe den Bezirk Plzeň gebeten, diese Pläne im Lichte der ursprünglichen Planungsziele nochmals zu überprüfen.

c) Welche Fahrzeitgewinne könnten bei durchgehenden Zügen auf dieser Strecke erzielt werden?

Die Reisezeiten Klatovy – Plattling könnten im günstigsten Fall bei 2:20 h liegen, und damit etwa eine halbe Stunde schneller sein als bei den meisten der heutigen Umsteigeverbindungen.

5. a) Wie hat sich seither der Sachstand entwickelt bei der Wiederherstellung der Infrastruktur der Strecke Selb-Plößberg – Aš auf bayerischer Seite (siehe 4. des Memorandums)?

Ende 2012 erfolgte ein Freischnitt der Strecke. Im Jahr 2013 konnten die Planungen der DB für die Ertüchtigung der Infrastruktur abgeschlossen werden. Die DB hat anschließend im Dezember 2013 die Planfeststellungsunterlagen beim Eisenbahnbundesamt Nürnberg eingereicht.

Parallel hat das Staatliche Bauamt Bayreuth die Planung für den Bau einer Eisenbahnbrücke über die Staatsstraße 2179 sowie für den Bau einer benachbarten Feldwegüberführung über die Bahnlinie erstellt. Diese Bauwerke sind erforderlich, um die Unterbrechung der Strecke durch die 2006 fertiggestellte Ortsumgehung Erkersreuth im Zuge der Staatsstraße 2179 zu beseitigen. Für ihre Errichtung wird ein separates Plangenehmigungsverfahren eingeleitet.

Die ersten Bauarbeiten sollen auf bayerischer Seite noch im Jahr 2014 beginnen, die Fertigstellung aller Baumaßnahmen ist für Herbst 2015 vorgesehen.

b) Wie hat sich seither der Sachstand entwickelt bei der Instandsetzung der vorhandenen Infrastruktur der Strecke Selb-Plößberg – Aš auf tschechischer Seite (siehe 4. des Memorandums)?

Die Planungen für den Infrastrukturausbau auf tschechischer Seite wurden vom tschechischen Infrastrukturbetreiber SŽDC abgeschlossen.

Der Baubeginn ist für 2014 vorgesehen, die Fertigstellung ist für Herbst 2015 geplant.

c) Wann ist mit einem vertakteten, umsteigefreien Zugangebot im Regionalverkehr von Hof nach Cheb auf der Strecke Selb-Plößberg – Aš zu rechnen, nachdem dieser im Memorandum zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 angekündigt war?

Die Aufnahme des vertakteten, grenzüberschreitenden Zugverkehrs ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 geplant.

6. Mit welchen konkreten Maßnahmen bemüht sich die Staatsregierung um die Realisierung der Neubaustrecke Regensburg – Cham als Teil einer Fernverkehrsverbindung von München über Regensburg und Furth im Wald nach Prag (Donau-Moldau-Bahn) im Rahmen eines zukünftigen TEN-Projekts?

Die Staatsregierung betrachtet eine Neubaustrecke Regensburg – Cham als langfristigen Ansatz zur Verkürzung der Fahrzeiten auf der Achse München – Regensburg – Praha. Erkenntnisse zur Machbarkeit einer solchen Neubaustrecke liegen vor, allerdings ist derzeit aufgrund des äußerst ungenügenden Nutzen-Kosten-Verhältnisses von 0,1 (territorial in Deutschland), das im Zuge der Bedarfsplanüberprüfung 2010 ermittelt worden ist, keine Realisierungsperspektive erkennbar. Deshalb verfolgt die Staatsregierung derzeit vorrangig die Beschleunigung der Bestandsstrecke Regensburg – Schwandorf – Cham – Furth i. Wald.

7. Welche weiteren Maßnahmen zur Entwicklung der grenzüberschreitenden Schieneninfrastruktur sind derzeit auf tschechischer Seite in Planung und wie ist hier der Sachstand?

Der Staatsregierung liegen über weitere Maßnahmen auf tschechischer Seite keine belastbaren Erkenntnisse vor.