

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Lisa Badum, Stefan Schmidt, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Planungsstand und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung bei der Ausbaustrecke Nürnberg – Marktredwitz – Bundesgrenze D/CZ (– Prag)

Die Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur der Bundesrepublik Deutschland und dem Ministerium für Verkehrswesen der Tschechischen Republik über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindung Nürnberg – Praha/Prag vom 13. Oktober 1998 sieht für die Eisenbahnstrecke Nürnberg – Marktredwitz – Schirnding – Bundesgrenze Deutschland/Tschechien (auf tschechischer Seite Fortführung bis in den Knoten Cheb) die Elektrifizierung vor. Das Elektrifizierungsvorhaben ist im Bundesschienenwegeausbaugesetz von Dezember 2016 enthalten. 2020 hat die DB Netz AG die Vorentwurfsplanung für die Pegnitztalstrecke weitgehend abgeschlossen, so dass sich nunmehr die Entwurfsplanung unmittelbar anschließen kann und der Planungsprozess danach mit der Genehmigungsplanung in die letzte Phase geht.

Anfang des Jahres 2021 haben die Fragesteller Informationen erhalten, wonach die Bundesregierung die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der Ausbaustrecke (ABS) Nürnberg – Marktredwitz – Bundesgrenze D/CZ hinterfragt und offenbar Änderungen am Projektzuschnitt plant oder im ungünstigsten Falle das Schienenprojekt ganz infrage stellen könnte.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist es zutreffend, dass die Bundesregierung die bisherige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (Nutzen-Kosten-Untersuchung nach BVWP-Methodik) bei der ABS Nürnberg – Marktredwitz – Bundesgrenze D/CZ, die mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,3 abschloss, infrage stellt?

Wenn ja, welche Teile der Untersuchung werden hinterfragt, und was ist der Grund dafür, dass die Bundesregierung bei einem Vorhaben im fortgeschrittenen Planungsstadium unvermittelt die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung überprüft?

2. Beabsichtigt die Bundesregierung eine vollständige Wiederholung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung bei der ABS Nürnberg – Marktredwitz – Bundesgrenze D/CZ oder eine Überarbeitung bestimmter Teile?
3. Was war der Anlass dafür, die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der ABS Nürnberg – Marktredwitz – Bundesgrenze D/CZ zu hinterfragen, und welche Überarbeitungen resultieren daraus?

4. Welche Auswirkung hat eine mögliche Überarbeitung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung auf die laufenden Planungsprozesse bei der DB Netz AG?
5. Ist gewährleistet, dass der Planungsprozess ohne Brüche und Zeitverzögerungen fortgesetzt werden kann, oder sind die Planungen bei der ABS Nürnberg – Marktredwitz – Bundesgrenze D/CZ derzeit ausgesetzt?
Wenn ja, bis wann sind die Planungen ausgesetzt?
6. Von welchen aktualisierten Baukosten geht die Bundesregierung bei der Ausbaustrecke aus, und welcher Anteil soll davon aus Mitteln der Europäischen Union bestritten werden?
7. Erwägt die Bundesregierung im Zusammenhang mit einer möglichen Neubewertung der ABS Nürnberg – Marktredwitz – Bundesgrenze D/CZ einen geänderten Projektzuschnitt?
Wenn ja, welche Änderungen gegenüber der bisherigen Planung sind geplant?
8. Erwägt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang eine Verringerung der Anzahl von Überholgleisen mit einer Nutzlänge von 740 Metern oder die Reduzierung der Elektrifizierung in Knotenbahnhöfen?
Wenn ja, welche Abweichungen zur bisherigen Planung werden geprüft?
9. Auf welchen Bahnhöfen und Betriebsstellen sind nach jetzigem Planungsstand (also nach Abschluss der Vorplanung) Überholgleise mit einer Nutzlänge von 740 Metern vorgesehen?
10. Wird die Bundesregierung bei einer möglichen Neubewertung des genannten Vorhabens die besondere Bedeutung der Strecke zur Aufnahme von Umleiterverkehren in Nord-Süd-Relation sowie die Bedeutung der Strecke zur Verbesserung der Resilienz und Redundanz im Streckennetz berücksichtigen und entsprechend gewichten?
Wenn nein, warum nicht?
11. Von welchen Prognosezugzahlen geht die Bundesregierung im Personen- und insbesondere im grenzüberschreitenden, internationalen Schienengüterverkehr auf der ABS Nürnberg – Marktredwitz – Bundesgrenze D/CZ im Jahr 2030 aus, und stimmt die Bundesregierung der Einschätzung der Fragesteller zu, dass mit dem elektrischen Lückenschluss eine wichtige Voraussetzung geschaffen wird, um attraktive Angebote im Personen- und Güterverkehr auf der Schiene im Ost-West-Verkehr etablieren zu können?
12. Konnte bezüglich der Prognosezugzahlen (Planfall 2030) im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr Benehmen mit der tschechischen Seite hergestellt werden, oder weichen die Zahlen in Tschechien von den Prognosen in Deutschland ab?
Wenn nein, warum nicht?
13. Ist es zutreffend, dass die Vorplanung des Projekts abgeschlossen und die Entwurfsplanung (Leistungsphase 3) bereits eingeleitet wurde?
14. Bis wann plant die DB Netz AG den Abschluss der Entwurfsplanung und der Genehmigungsplanung bei der ABS Nürnberg – Marktredwitz – Bundesgrenze D/CZ?
15. Wann plant die DB Netz AG die Einleitung der Planfeststellungsverfahren, und wie sieht der weitere Zeitplan bis zur Inbetriebnahme der Elektrifizierung der besagten Ausbaustrecke aus?

16. Welche Vorabstimmungen haben seit Anfang des Jahres 2019 zur geplanten Inbetriebnahme der Streckenelektrifizierung bzw. zur Synchronisation der Planung mit Regierungsvertretern der Tschechischen Republik sowie zwischen der DB Netz AG und dem tschechischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen SŽDC zur ABS Nürnberg – Marktredwitz – Bundesgrenze D/CZ stattgefunden (bitte das Datum und den Inhalt des Termins angeben)?
17. Hat die Bundesregierung die Regierung der Tschechischen Republik über mögliche weitere Verzögerungen bei der ABS Nürnberg – Marktredwitz – Bundesgrenze D/CZ, die durch eine neue Wirtschaftlichkeitsberechnung entstehen könnten, bereits informiert?
Wenn nein, warum nicht?
18. Bis wann soll für die ABS Nürnberg – Marktredwitz – Bundesgrenze D/CZ der Bericht über das Ergebnis der Vorplanung und der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung abgeschlossen werden und schließlich dem Deutschen Bundestag zur Parlamentsbefassung zugeleitet werden?
19. Plant die Bundesregierung die Vorlage des genannten Berichts noch vor der parlamentarischen Sommerpause, damit die Parlamentsbefassung abgeschlossen werden und die weitere Planung fortgesetzt kann, so dass keine weiteren Verzögerungen im Planungsprozess auftreten?
20. Auf welchen Abschnitten der ABS Nürnberg – Marktredwitz – Bundesgrenze D/CZ soll gegenüber dem Status quo die Streckengeschwindigkeit im Zuge des Streckenausbaus heraufgesetzt werden (bitte den Streckenabschnitt mit Kilometrierung genau angeben, bitte auch derzeitige Streckengeschwindigkeit angeben)?
21. An welchen Stellen sollen bei der ABS Nürnberg – Marktredwitz – Bundesgrenze D/CZ Linienverbesserungen umgesetzt werden (bitte den Streckenabschnitt mit Kilometrierung genau angeben)?
22. Welche Reisezeit soll im Personenverkehr nach Abschluss des Streckenausbaus zwischen Nürnberg und Cheb möglich sein, und welche Fahrzeit ergibt sich in der Relation Nürnberg – Prag?

Berlin, den 2. März 2021

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

