



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Jürgen Mistol**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 15.04.2015

Realisierung des Projektes „Metropolenbahn“

Vor Ostern traf sich Staatsminister Herrmann mit dem tschechischen Verkehrsminister Āok zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zwischen Bayern und Tschechien. Auf diesem Treffen wurde auch über die Verbesserung der Schienenverbindungen zwischen den Metropolen München, Nürnberg, Prag und Pilsen und dem Projekt Metropolenbahn gesprochen. Dass dieses Projekt endlich vorangetrieben wird ist zwar begrüßenswert, aber zum einem hätte dies schon früher geschehen müssen und zum anderen wirft der aktuelle Informationsstand nach dem Treffen noch viele Fragen auf.

Ich frage die Staatsregierung:

1. Welche konkreten Maßnahmen hat Staatsminister Joachim Herrmann bei seinem jüngsten Treffen mit dem tschechischen Verkehrsminister Dan Āok in Bezug auf die Schienenverbindungen zwischen Tschechien und Bayern vereinbart?
 - 1.1 Handelt es sich bei diesen Vereinbarungen um Absichtserklärungen oder haben diese vertraglichen Charakter?
 - 1.2 Welche Erwartungen wurden bei diesem Gespräch von tschechischer Seite an Staatsminister Herrmann herangetragen?
2. Was hat der Freistaat Bayern bisher unternommen, damit das Gesamtprojekt „Metropolenbahn“ in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes aufgenommen wird?
 - 2.1 Wird bei den im Nachgang zum jüngsten Treffen von Staatsminister Herrmann mit Minister Āok angekündigten Vorplanungen auch der Streckenabschnitt zwischen Nürnberg und Schwandorf mit einbezogen?
 - 2.2 Wenn nein, warum nicht?
3. Wie ist die jüngste Aussage des Staatsministers zu verstehen, dass die Verbindung von Nürnberg nach Prag über Marktredwitz und Cheb, deren Elektrifizierung auf deutscher Seite schon seit längerer Zeit im Bedarfsplan Schiene enthalten ist, vonseiten des Freistaats „gegenüber potenziell konkurrierenden Projekten sogar priorisiert“ worden sei?
 - 3.1 Ist mit den „potenziell konkurrierenden Projekten“ die Strecke ab Hersbruck (rechts Pegnitz) über Neukirchen (bei Sulzbach-Rosenberg) nach Schwandorf gemeint oder das gesamte Projekt „Metropolenbahn“?
 - 3.2 Welche Nutzen-Kosten-Berechnung liegen dieser Priorisierung für die drei Strecken Nürnberg – Marktred-

witz – Cheb, Nürnberg – Schwandorf – Furth im Wald und München – Regensburg – Furth im Wald zugrunde und auf welchen Grundlagen wurden diese Kosten-Nutzen-Berechnungen ermittelt?

4. Auf welcher Grundlage beruht die von Staatsminister Herrmann geäußerte Zeitangabe, nach der Bahnreisende von München nach Prag nach einer Ertüchtigung und Elektrifizierung der Strecke über Furth im Wald exakt „viereinviertel Stunden“ unterwegs sein sollen?
 - 4.1 Gibt es bezüglich der Aussage, dass „die Strecke von modernen tschechischen Pendolino-Zügen“ bedient werden soll, bereits irgendwelche Vereinbarungen und ist bereits geklärt, ob diese Züge für den bayerischen Abschnitt weiterhin als Nahverkehrsleistungen von der BEG bestellt werden müssen?
5. Wie ist die eine Woche nach dem Treffen der beiden Minister vom tschechischen Fernsehen ausgestrahlte Meldung zu verstehen, dass die Bahnverbindung zwischen München und Prag auch nach der geplanten Modernisierung teilweise eingleisig bleibe?
 - 5.1 War davon auch beim Treffen der beiden Minister die Rede?
 - 5.2 Um welche Streckenabschnitte handelt es sich hierbei?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 16.06.2015

1. **Welche konkreten Maßnahmen hat Staatsminister Joachim Herrmann bei seinem jüngsten Treffen mit dem tschechischen Verkehrsminister Dan Āok in Bezug auf die Schienenverbindungen zwischen Tschechien und Bayern vereinbart?**

Hinsichtlich der Strecke München – Regensburg – Schwandorf – Furth im Wald – Grenze D/CZ – Pilsen – Prag wurde vereinbart, die Vorplanungen bzw. die Machbarkeitsstudien für den Streckenabschnitt Regensburg – Pilsen, sowohl in Bayern als auch in Tschechien, abgestimmt voranzutreiben.

Für den Herbst dieses Jahres wurde ein erneutes Treffen zwischen Herrn Staatsminister Joachim Herrmann und dem Verkehrsminister der Tschechischen Republik, Herrn Dan Āok, vereinbart, zu dem auch der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Herr Alexander Dobrindt, eingeladen werden soll. Gegebenenfalls soll die Europäische Kommission beteiligt werden, der das grenzüberschreitende Projekt vorgestellt werden soll.

In Bezug auf die Bahnverbindung Selb – Asch lud Herr Staatsminister Joachim Herrmann Herrn Minister Dan Ťok zu den Eröffnungsfeierlichkeiten anlässlich der Fertigstellung der Bahnverbindung im Dezember dieses Jahres ein. Herr Minister Dan Ťok nahm die Einladung an.

Weiterhin wurde vereinbart, die bisherige Praxis regelmäßiger Abstimmungstreffen auf der Fachebene fortzusetzen.

1.1 Handelt es sich bei diesen Vereinbarungen um Absichtserklärungen oder haben diese vertraglichen Charakter?

Das Gespräch zwischen Herrn Staatsminister Joachim Herrmann und Herrn Minister Dan Ťok fand im Rahmen des Arbeitsbesuches von Herrn Staatsminister Herrmann in der Tschechischen Republik am 2. April 2015 statt. Die Vereinbarungen haben keinen Vertragscharakter. Das Gespräch diente dem Informationsaustausch und der Abstimmung der weiteren Vorgehensweise.

1.2 Welche Erwartungen wurden bei diesem Gespräch von tschechischer Seite an Staatsminister Herrmann herangetragen?

Die Tschechische Republik hat im Allgemeinen ein hohes Interesse an einem raschen Ausbau aller Verkehrswege (Straße und Schiene) von und nach Deutschland sowie an einer Vernetzung der Infrastruktur.

Zentrale Anliegen von tschechischer Seite im Bereich der Schienenwege waren die Bahnverbindungen München – Prag, Nürnberg – Prag (Nürnberg – Marktredwitz – Schirnding – Grenze D/CZ) und die Reaktivierung der Bahnstrecke Selb – Asch.

Hinsichtlich des Streckenabschnittes Regensburg – Schwandorf – Furth im Wald – Grenze D/CZ, welchem auf tschechischer Seite eine hohe Bedeutung zugeschrieben wurde, wird, wenn möglich, ein Abschluss der Baumaßnahmen vor dem Jahre 2025 ausdrücklich begrüßt.

Hinsichtlich der Strecke Nürnberg – Marktredwitz – Schirnding – Grenze D/CZ wurde der aktuelle Sachstand ausgetauscht. Herr Minister Dan Ťok betonte hierbei noch einmal die Wichtigkeit der Strecke für Tschechien.

2. Was hat der Freistaat Bayern bisher unternommen, damit das Gesamtprojekt „Metropolitanbahn“ in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes aufgenommen wird?

Die Strecken bzw. Streckenabschnitte Nürnberg – Hartmannshof – Amberg – Schwandorf und München – Regensburg – Schwandorf – Furth im Wald – Grenze D/CZ wurden Ende März 2013, auf Grundlage des Ministerratsbeschlusses vom 12. März 2013, als jeweils gesonderte Projekte für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes beim Bund angemeldet. Ob und in welche Dringlichkeitsstufe bzw. Kategorie die Projekte aufgenommen werden, entscheidet der Bund nach Beteiligung der Länder.

Eine Anmeldung der o. g. Strecken im Sinne eines Gesamtprojektes „Metropolitanbahn“ ist daher schon rein formal nicht mehr möglich. Der Bund ist durch die bayerischen Anmeldungen allerdings nicht gebunden, die Bewertung auch in der angemeldeten Systematik vorzunehmen. Vielmehr sind dabei Kombinationen korrespondierender Maßnahmen, wie z. B. im Sinne der „Metropolitanbahn“, selbstverständlich möglich und in vielen Fällen notwendig. Derartige Festlegungen berühren den Kernbereich der Bewertungs-

methodik und sind alleine zwischen dem aufgabenverantwortlichen Bund und dessen Gutachtern zu treffen.

Aus systematischen Gründen wurde die „Metropolitanbahn“ nicht gesamthaft angemeldet, da die Verbindung von München über Regensburg nach Prag im Kernnetz der Transeuropäischen Verkehrsnetze enthalten und damit grundsätzlich eine Förderung aus CEF-Mitteln möglich ist, die Strecke Nürnberg – Schwandorf jedoch nicht.

Hinzu kommt, dass gemäß den Anmeldungen der Staatsregierung die elektrifizierte Verbindung Nürnberg – Prag über die ebenfalls angemeldete Verbindung Nürnberg – Marktredwitz – Schirnding – Grenze D/CZ hergestellt werden soll.

2.1 Wird bei den im Nachgang zum jüngsten Treffen von Staatsminister Herrmann mit Minister Ťok angekündigten Vorplanungen auch der Streckenabschnitt zwischen Nürnberg und Schwandorf mit einbezogen?

Nein.

2.2 Wenn nein, warum nicht?

In Deutschland obliegt die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur nach Art. 87e GG grundsätzlich dem Bund. Seitens des Bundes sind Vorplanungen für den Streckenabschnitt Nürnberg – Hartmannshof – Amberg – Schwandorf bis dato nicht vorgesehen.

Der Bayerische Landtag hat zweckgebunden für die Finanzierung von Planungen im Bereich des Kernnetzes der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) für das Jahr 2015 Landesmittel in Höhe von 3 Millionen Euro und für das Jahr 2016 Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von weiteren 3 Millionen Euro zur Verfügung gestellt.

Der Streckenabschnitt Nürnberg – Hartmannshof – Amberg – Schwandorf ist, im Gegensatz zum Streckenabschnitt Regensburg – Schwandorf – Furth im Wald – Grenze D/CZ, weder im Kern- noch im Gesamtnetz der TEN-V enthalten und kann daher von diesen Mitteln nicht profitieren. Eine Aussicht auf Fördermittel der Europäischen Union hätte somit nicht bestanden.

Mit den Landesmitteln soll die DB Netz AG noch im Verlauf dieses Jahres mit den Vorplanungen des Streckenabschnittes Regensburg – Schwandorf – Furth im Wald – Grenze D/CZ beauftragt werden, die bis Ende 2017 abgeschlossen sein sollen. Zusätzlich wurden bei der Europäischen Union im Februar 2015 Fördermittel aus der „Connecting Europe Facility“ in Höhe von weiteren 6 Millionen Euro beantragt.

3. Wie ist die jüngste Aussage des Staatsministers zu verstehen, dass die Verbindung von Nürnberg nach Prag über Marktredwitz und Cheb, deren Elektrifizierung auf deutscher Seite schon seit längerer Zeit im Bedarfsplan Schiene enthalten ist, vonseiten des Freistaats „gegenüber potenziell konkurrierenden Projekten sogar priorisiert“ worden sei?

3.1 Ist mit den „potenziell konkurrierenden Projekten“ die Strecke ab Hersbruck (rechts Pegnitz) über Neukirchen (bei Sulzbach-Rosenberg) nach Schwandorf gemeint oder das gesamte Projekt „Metropolitanbahn“?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 3 und 3.1 zusammen beantwortet.

Die Elektrifizierung der Strecke Nürnberg – Marktredwitz – Hof – Reichenbach (Vogtl.) /Schirnding – Grenze D/CZ ist bereits im – noch aktuellen – Bundesverkehrswegeplan 2003 und dort in der Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf“ enthalten, bislang aber noch nicht vollständig abgeschlossen. So konnte die 1. Baustufe, der Abschnitt Hof – Reichenbach, zwar Ende 2013 in Betrieb gehen. Weitere Baustufen wurden bis dato aber nicht realisiert. Die Strecke Nürnberg – Marktredwitz – Hof /Schirnding – Grenze D/CZ wurde daher, in Ergänzung der Elektrifizierung und des zweigleisigen Ausbaus des Abschnittes Schnabelwaid – Bayreuth, erneut für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Auch der Freistaat Sachsen hat beantragt, die Strecke Nürnberg – Marktredwitz – Hof in den Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen.

Die Strecken Nürnberg – Hartmannshof – Amberg – Schwandorf und Hof – Oberkotzau – Bayreuth /Kulmbach – Hochstadt-Marktzeuln wurden für den Bundesverkehrswegeplan unter der Maßgabe angemeldet, dass der Vorrang der Strecke Nürnberg – Marktredwitz – Hof /Schirnding – Grenze D/CZ gewahrt bleibt. Zwischen den Strecken Nürnberg – Marktredwitz – Hof /Schirnding – Grenze D/CZ und München – Regensburg – Schwandorf – Furth im Wald – Grenze D/CZ wurde keine Priorisierung vorgenommen.

Zuständig für die Entscheidung über die Aufnahme von Projekten in den Bundesverkehrswegeplan sowie deren Priorisierung ist aber der Bund. Das Ziel der Staatsregierung ist, die Aufnahme aller Projekte zu erreichen.

Ergänzend wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

3.2 Welche Nutzen-Kosten-Berechnung liegen dieser Priorisierung für die drei Strecken Nürnberg – Marktredwitz – Cheb, Nürnberg – Schwandorf – Furth im Wald und München – Regensburg – Furth im Wald zugrunde und auf welchen Grundlagen wurden diese Kosten-Nutzen-Berechnungen ermittelt?

Eine Nutzen-Kosten-Berechnung ist nicht Voraussetzung für die Anmeldung von Schienenprojekten für den Bundesverkehrswegeplan. Diese wird erst vom Bund nach einem bundesweit einheitlichen Bewertungsmuster für alle angemeldeten Projekte erstellt.

Hinsichtlich der Strecke Nürnberg – Marktredwitz – Hof – Reichenbach (Vogtl.) /Schirnding – Grenze D/CZ liegen dem Bund nach Informationen der Staatsregierung mehrere Nutzen-Kosten-Berechnungen mit auskömmlichem Ergebnis vor. Eine solche liegt auch der Aufnahme des Projekts in den Bundesverkehrswegeplan 2003 zugrunde.

Für die Strecke München – Regensburg – Schwandorf – Furth im Wald – Grenze D/CZ lagen lediglich ältere Nutzen-Kosten-Berechnungen zu alternativen Planungen bzw. Streckenvarianten (z. B. „Donau-Moldau-Bahn“) mit einem Nutzen-Kosten-Faktor von 0,1 bzw. 0,4 vor.

Hinsichtlich des Ausbaus der Eisenbahnverbindungen von München und Nürnberg nach Prag („Metropolitanbahn“) liegt ein Gutachten vom März 2014 vor, das bei gesamthafter Bewertung der Strecke München – Regensburg – Schwandorf – Furth im Wald – Grenze D/CZ und der Strecke Nürnberg – Hartmannshof – Amberg – Schwandorf einen Nutzen-Kosten-Faktor von 1,6 bis 2,3 errechnet.

4. Auf welcher Grundlage beruht die von Staatsminister Herrmann geäußerte Zeitangabe, nach der Bahnreisende von München nach Prag nach einer Ertüchtigung und Elektrifizierung der Strecke über Furth im Wald exakt „viereinviertel Stunden“ unterwegs sein sollen?

Die von Herrn Staatsminister Joachim Herrmann genannte Fahrzeit ist eine Zielvorstellung im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln. Es liegt noch kein konkretes Fahrplan- bzw. Infrastrukturkonzept vor; dies ist Gegenstand der Vorplanung.

4.1 Gibt es bezüglich der Aussage, dass „die Strecke von modernen tschechischen Pendolino-Zügen“ bedient werden soll, bereits irgendwelche Vereinbarungen und ist bereits geklärt, ob diese Züge für den bayerischen Abschnitt weiterhin als Nahverkehrsleistungen von der BEG bestellt werden müssen?

Bislang handelt es sich lediglich um Planungsüberlegungen auf bayerischer und tschechischer Seite. Zur konkreten Ausgestaltung des Angebots können noch keine Aussagen getätigt werden.

5. Wie ist die eine Woche nach dem Treffen der beiden Minister vom tschechischen Fernsehen ausgestrahlte Meldung zu verstehen, dass die Bahnverbindung zwischen München und Prag auch nach der geplanten Modernisierung teilweise ein-gleisig bleibe?

Die Strecke ist in ihren Streckenabschnitten unterschiedlich ausgebaut. Während der Streckenabschnitt München – Regensburg elektrifiziert und zweigleisig ist, ist die Verbindung Regensburg – Schwandorf zwar zweigleisig, aber nicht elektrifiziert. Der Streckenabschnitt Schwandorf – Furth im Wald – Grenze D/CZ ist weder elektrifiziert noch zweigleisig. In der Anmeldung des Freistaats Bayern zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans ist zwischen Schwandorf – Furth im Wald – Grenze D/CZ ein vollständiger Ausbau auf zwei Gleise auch nicht vorgesehen und war im Übrigen auch nicht Gegenstand des Gutachtens zur „Metropolitanbahn“. Die Notwendigkeit eines vollständig zweigleisigen Ausbaus ist derzeit nicht konkret absehbar.

5.1 War davon auch beim Treffen der beiden Minister die Rede?

Nein. Diese Frage war nicht Gegenstand des Gespräches.

5.2 Um welche Streckenabschnitte handelt es sich hierbei?

Siehe Antwort zu Frage 5.