



## **Anfragen zum Plenum zur Plenarsitzung am 05.07.2022 – Auszug aus Drucksache 18/23709 –**

### **Frage Nummer 21**

**mit der dazu eingegangenen Antwort der Staatsregierung**

Abgeordneter  
**Tim  
Pargent**  
(BÜNDNIS  
90/DIE GRÜ-  
NEN)

Ich frage die Staatsregierung, aus welchem Grund wird im Rahmen der Initiative „MACH2“ lediglich der Abschnitt Dürrschnitz – Bayreuth Hbf (5 km) und nicht der gesamte Streckenabschnitt Schnabelwaid – Bayreuth Hbf (18 km) für einen zweigleisigen Ausbau vorgesehen, wird bei dieser Planung (Dürrschnitz – Bayreuth Hbf) bereits eine künftige Elektrifizierung des Abschnitts, etwa zur Anbindung an die Franken-Sachsen-Magistrale, eingeplant und mit welchen Kosten rechnet sie für die Vorplanung, würde der gesamte Abschnitt Schnabelwaid – Bayreuth Hbf (18 km) zweigleisig und elektrifiziert geplant?

### **Antwort des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr**

Für die Finanzierung des Ausbaus der bundeseigenen Schienenwege ist gemäß Grundgesetz der Bund zuständig – unabhängig davon, wie die jeweiligen Strecken überwiegend genutzt werden.

Nachdem die Regionalisierungsmittel für die Länder bei weitem nicht ausreichend dotiert sind, die Bundesregierung die Erhöhung dieser Mittel nicht wie im Koalitionsvertrag ursprünglich vereinbart umsetzt und nicht einmal an die aktuelle Kostenentwicklung anpasst, sind die finanziellen Spielräume für vom Freistaat beauftragte Ausbauplanungen im bayerischen Streckennetz derzeit stark eingeschränkt. Das freiwillige Engagement des Freistaates und die dadurch angeschobenen Planungen müssen daher auf die notwendigsten Maßnahmen begrenzt werden.

Das verkehrliche Ziel des angestrebten zweigleisigen Abschnitts südlich von Bayreuth besteht darin, die heute bei einem erheblichen Teil der Züge auftretenden Wartezeiten auf entgegenkommende Züge im Betriebsbahnhof Neuenreuth zu reduzieren oder idealerweise ganz zu eliminieren. Zudem vermeidet der angestrebte zweigleisige Abschnitt die Übertragung kleinerer Verspätungen auf den Gegenzug. Die genaue Lage und die Länge dieses zweigleisigen Abschnitts müssen noch im Rahmen der Planungen präzisiert werden. Klar ist allerdings bereits, dass für die Erreichung des verkehrlichen Ziels ein durchgehender zweigleisiger Ausbau nicht erforderlich ist.

Die Zweigleisigkeitsplanungen sollen auf alle Fälle aufwärtskompatibel zu einer Elektrifizierung sein, für die sich die Staatsregierung mehrfach ausgesprochen hat.

Zwingende Voraussetzung für ein Elektrifizierungsprojekt auf diesem Streckenabschnitt ist jedoch die Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale. Solange diese Maßnahme vom Bund nicht weiter vorangetrieben wird, macht ein ergänzendes Elektrifizierungsprojekt nach Bayreuth keinen Sinn. Beim Ausbau der Franken-Sachsen-Magistrale ist jedoch seit über einem Jahr ein Stillstand zu verzeichnen, weil der Bund der DB Netz AG keinen Planungs-Folgeauftrag gibt.

Eine Vorplanung für einen durchgehend zweigleisigen Ausbau der Strecke Bayreuth – Schnabelwaid mit Elektrifizierung würde nach Erfahrungswerten der Staatsregierung Kosten von rund 10 Mio. Euro verursachen. Mögliche zukünftige Preisentwicklungen sind in dieser Grobabschätzung noch nicht berücksichtigt.