

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Riexinger, Victor Perli,
Dr. Gesine Löttsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 20/882 –**

Elektrifizierung von Schienenstrecken

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP (Koalitionsvertrag_2021–2025.pdf (spd.de)) heißt es (S. 14): „Zur Erreichung der Klimaziele liegt (...) sowie der Ausbau elektrifizierter Bahntrassen im öffentlichen Interesse und dient der öffentlichen Sicherheit. Dies werden wir gesetzlich festschreiben und (...)“. Ferner heißt es darin (S. 49): „Bis 2030 wollen wir 75 Prozent des Schienennetzes elektrifizieren (...)“. Zudem will die Koalition (S. 48) „parallel zur laufenden Bedarfsplanüberprüfung einen Dialogprozess mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden starten mit dem Ziel einer Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplan[s]. Bis zur Bedarfsplanüberprüfung gibt es eine gemeinsame Abstimmung über die laufenden Projekte. Wir werden auf Basis neuer Kriterien einen neuen Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040 auf den Weg bringen.“

Im Januar 2022 wurde bekannt, dass die Elektrifizierung der sog. Mitte-Deutschland-Verbindung in Frage steht, weil die erneute Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nun möglicherweise ein Nutzen-Kosten-Verhältnis-Ergebnis kleiner als eins ergäbe, womit das Projekt nicht mehr bauwürdig sei (u. a. hier: Thüringer Verkehrsministerium: Finanzierung für Mitte-Deutschland-Verbindung in Gefahr, MDR.DE). Auf Antrag der Fraktion DIE LINKE. verfasste das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) einen Bericht an den Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages (Ausschussdrucksache 20(15)7), in dem es in der Antwort zu Frage 1 heißt, dass aktuell Neubewertungen „über den Ausbaumfang sowie die zu berücksichtigenden Ausgangsdaten“ stattfänden, und zudem, dass gleiches für zwei weitere Vorhaben gelte. Zur Mitte-Deutschland-Verbindung wurde am 14. Februar 2022 gemeldet, dass das Vorhaben nach der erneuten Bewertung wirtschaftlich sei (600 Mio. Euro für Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung, MDR.DE).

1. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass ein Stopp oder auch eine Verzögerung laufender Elektrifizierungsvorhaben von Schienenwegen das im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP genannte Ziel der weiteren Elektrifizierung untergräbt (bitte begründen)?

Auch Investitionen der Elektrifizierung müssen ihre Wirtschaftlichkeit gemäß den gesetzlichen Vorgaben nachweisen. Gemäß § 7 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) und den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Bundeshaushaltsordnung zu § 44 BHO sind bei den Investitionsvorhaben Erfolgskontrollen zwingend vorgeschrieben.

2. Wie sieht die jährliche Planung der Bundesregierung für die Elektrifizierung bis 2030 aus (bitte Ausbauziele für jedes Jahr von 2022 bis 2030 in Kilometern und als prozentualen Anteil am Gesamtnetz nennen)?
Gibt es eine konkrete Zielvorstellung bis zum Ende der Legislaturperiode oder bis Ende 2025?
5. Welche Elektrifizierungsvorhaben an Schienenprojekten sind derzeit in welchem Planungsstand bzw. in welcher Leistungsphase?

Die Fragen 2 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die jährliche Planung der Bundesregierung für die Elektrifizierung ist abhängig von der Planung der Elektrifizierungsvorhaben sowie den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln.

In den letzten beiden Jahren wurden im Rahmen des Bedarfsplans 279 km Strecke elektrifiziert. Für das Jahr 2022 ist die Inbetriebnahme der elektrifizierten Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven (52 km) vorgesehen. Im Übrigen wird auf die Anlage 1 verwiesen. Eine jahresscharfe Darstellung ist mit Blick auf die Verfügbarkeit der entsprechenden Haushaltsmittel derzeit nicht möglich.

3. Mit welchen zusätzlichen Maßnahmen will die Bundesregierung das Ziel einer Elektrifizierung von 75 Prozent des Schienennetzes bis 2030 realisieren (bitte begründen)?

Wie schnell die weitere Elektrifizierung der Eisenbahn (über Antriebe oder Oberleitungen) vorankommt, hängt neben der Umsetzung des Bedarfsplans Schiene vor allem von der Geschwindigkeit der Elektrifizierung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ab. Zur Zielerreichung bedarf es einer Bündelung aller Aktivitäten, vor allem der Planungsbeschleunigung.

Im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) stehen den Ländern ausreichend Fördermittel zur Verfügung. Die GVFG-Mittel wurden deutlich erhöht: ab dem Jahr 2021 auf jährlich 1 Mrd. Euro. Ab dem Jahr 2025 betragen die Bundesfinanzhilfen dann 2 Mrd. Euro, diese werden ab dem Jahr 2026 mit 1,8 Prozent jährlich dynamisiert. Die Länder können die vom Bund zur Verfügung gestellten GVFG-Mittel auch für Elektrifizierungsmaßnahmen einsetzen, so dass mit weiteren Nahverkehrsausbauten das Ziel eines Elektrifizierungsgrades von 75 Prozent erreicht werden kann.

4. Wie hat sich die Elektrifizierung des Schienennetzes seit dem Jahr 2010 entwickelt (bitte in Form einer Tabelle mit den elektrifizierten Schienenkilometern im Verhältnis zu den gesamten Schienenkilometern in Jahrescheiben angeben und nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Es wird auf die Anlage 2 verwiesen. Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor. Nach Auskunft der DB AG liegen für die Jahre 2011 bis 2014 keine Daten vor, Daten aus dem Infrastrukturkataster sind erst seit dem Jahr 2015 verfügbar.

6. Bei welchem Projekt wurde die Kontrolluntersuchung nach Leistungsphase 2 bereits abgeschlossen mit jeweils welchem Ergebnis (bitte auch das Nutzen-Kosten-Verhältnis [NKV] angeben)?

Im Jahr 2022 wurde bislang die Untersuchung des Vorhabens Weimar – Gera – Gößnitz abgeschlossen. Die Strecke weist im geplanten Ausbauumfang ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,5 auf.

7. Trifft es zu, dass bei der Ausbaustrecke (ABS) Nürnberg – Marktredwitz – Schirnding – Bundesgrenze D/CZ (– Cheb – Prag) die Vorplanung bereits seit Ende 2020 abgeschlossen ist (bitte begründen)?

Wie ist bei diesem Projekt der aktuelle Stand?

Nach Auskunft der DB AG hat die DB Netz AG die abgeschlossene und zusammengeführte Vorplanung des Projektes ABS Nürnberg – Marktredwitz – Schirnding – Grenze D/CZ im Juni 2021 dem Eisenbahn-Bundesamt zur Prüfung übergeben. Derzeit wird das Vorhaben von durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) beauftragten Gutachtern erneut volkswirtschaftlich bewertet, um die Grundlage für die Fortführung des Projekts zu schaffen.

8. Sind bei den Bedarfsplanvorhaben
 - a) die Elektrifizierung der Lehrter Stammbahn,
 - b) die ABS Nürnberg – Marktredwitz – Schirnding – Bundesgrenze D/CZ (– Cheb – Prag)

sowie jeweils Veränderungen gegenüber dem bisherigen Projektzuschnitt (also Zuschnitt nach Abschluss der Vorplanung) geplant oder bereits erfolgt, und wenn ja, welche sind dies jeweils, in welchem Verfahrensschritt wurden sie vorgenommen, und warum jeweils?

Die Fragen 8 bis 8b werden gemeinsam beantwortet.

Nein.

Die Vorplanung für die ABS Hannover – Berlin (Lehrter Stammbahn) ist noch nicht in allen Teilabschnitten abgeschlossen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

9. Bis wann will die Bundesregierung die Voraussetzungen dafür schaffen, dass bei der ABS Weimar – Gera – Gößnitz die Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung) beginnen kann?

Wann sollen die Planungsleistungen für die Leistungsphase 3 bei der besagten Ausbaustrecke ausgeschrieben werden, sodass die Planung nahtlos weitergehen kann?

Auf der Grundlage der positiven Nutzen-Kosten-Untersuchung nach Abschluss der Vorplanung liegen die Voraussetzungen für die Fortführung der Leistungsphase 3 vor. Die entsprechenden Schritte zur Leistungsbindung der Leistungsphase 3 wurden durch die DB AG eingeleitet.

10. Welcher Art sind die Anpassungen, die bei der letzten Bewertung zum Nachweis der Wirtschaftlichkeit der Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung (ABS Weimar – Gera – Gößnitz) geführt haben?
- Wurde der Projektzuschnitt verändert?
 - Wurde die Verkehrsprognose wegen der „Ziele, die Strecke in einen deutschlandweit abgestimmten Taktfahrplan einzubinden und mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern“ (600 Mio. Euro für Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung, MDR.DE) angepasst?
 - Sonstiges?
 - Inwiefern sind die vorgenommenen Anpassungen grundsätzlicher Art, und wirken sie sich auf alle Elektrifizierungsvorhaben aus?

Die Fragen 10 bis 10d werden gemeinsam beantwortet.

Die volkswirtschaftliche Bewertung hat den im Ergebnis der Vorplanung vorgesehenen Ausbaumumfang bestätigt, so dass keine Anpassungen notwendig waren.

11. Wie lautet der aktuelle Stand der Planungen der Elektrifizierung der Strecke Dresden – Görlitz?
- Bis wann rechnet die Bundesregierung mit dem Abschluss dieses Projekts?
 - Wie hoch sind die Kosten, die die Bundesregierung für das Projekt veranschlagt?
 - Wie soll die Finanzierung des Projekts sichergestellt werden?

Die Fragen 11 bis 11c werden gemeinsam beantwortet.

Die ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL ist ein Vorhaben des Potenziellen Bedarfs (Ifd. Nr. 12) des geltenden Bedarfsplans für die Bundesschienenwege. Sobald nachgewiesen ist, dass dieses Projekt die Kriterien für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf erfüllt, wird es in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen. Für die Elektrifizierung werden die Planungsleistungen der Grundlagenmittlung und Vorplanung durch die DB Netz AG im Auftrag des Freistaates Sachsen erstellt. Im Rahmen der weiteren Planung prüft die DB Netz AG mit dem Freistaat Sachsen und dem BMDV die Möglichkeiten weiterer Kostenreduktionen und weiteren Finanzierungsmöglichkeiten.

Nach Auskunft der DB Netz AG werden verschiedene Möglichkeiten der Anschlussfinanzierung der Streckenabschnitte zwischen Dresden-Klotzsche und Görlitz zwischen Freistaat Sachsen und dem BMDV geprüft. Die DB Netz AG

hat mit Stand Februar 2022 einen Gesamtwertumfang in Höhe von rd. 747 Mio. Euro ermittelt.

12. Welche Maßnahmen zur Planungsbeschleunigung plant die Bundesregierung bei Streckenelektrifizierungen, die im Bedarfsplan Schiene verankert sind?
13. Welche Maßnahmen zur Entbürokratisierung der Planung von Elektrifizierungsvorhaben im Bundesschienenwegenetz plant die Bundesregierung vor dem Hintergrund der beabsichtigten Beschleunigung von Planungsabläufen?

Die Fragen 12 und 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, die Verwaltungs-, Planungs- und Genehmigungsverfahren deutlich zu beschleunigen. Zur Umsetzung dieses Ziels wurde eine ressortübergreifende Steuerungsgruppe zur Planungsbeschleunigung unter Federführung des Bundeskanzleramts eingesetzt. Derzeit werden die Handlungsfelder und einzelnen Maßnahmen konkretisiert. Dies betrifft auch Maßnahmen zum Ausbau elektrifizierter Bahntrassen.

14. Welchen Zeitaufwand bedeutet bei Schienenprojekten durchschnittlich die Kontrollbewertung nach Abschluss der Leistungsphase 2 (HOAI, Vorplanung)?
15. Wann wurde diese für die ABS Weimar – Gera – Gößnitz eingeleitet, und wann rechnet die Bundesregierung mit deren Abschluss?

Die Fragen 14 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die eigentliche Planfallbewertung nach Abschluss der Leistungsphase 2 nach Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) dauert in der Regel vier bis sechs Wochen. Die Bewertung der ABS Weimar – Gera – Gößnitz wurde im Oktober 2021 beauftragt. Die Ergebnisse der Bewertung wurden Ende Januar 2022 vorgelegt.

16. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass die reine Elektrifizierung grundsätzlich eine andere Wirkung hat als der Aus- oder Neubau einer Strecke, weil er weniger der Schaffung zusätzlicher Kapazität auf der Schiene dient als vielmehr
 - a) Erleichterungen im Betriebsablauf bewirkt,
 - b) die Netzresilienz in Form von Ausweichstrecken erhöht und zudem
 - c) die Elektrifizierung ein Beitrag zum Klimaschutz ist(bitte begründen)?

Wenn ja, durch welche Nutzenfaktoren werden diese speziellen Wirkungen reiner Elektrifizierungen in der Nutzen-Kosten-Analyse jeweils dargestellt?

Die Fragen 16 bis 16c werden gemeinsam beantwortet.

Die Nutzen von Neu- und Ausbaumaßnahmen sowie Maßnahmen zur Elektrifizierung, bestehen im Wesentlichen aus Betriebskosteneinsparungen und Zeitgewinnen. Diese sind abhängig von den jeweiligen Umfeldbedingungen (z. B. be-

troffene Verkehrsarten, zulässige Geschwindigkeiten, Ausbauzustand des bestehenden Netzes) und Fahr- bzw. Transportzeitverkürzungen oder Kapazitätssteigerungen durch den Einsatz elektrifizierter, längerer oder schwerer Züge.

Die Netzresilienz ist derzeit nicht Bestandteil der Bewertungsmethodik für die Bundesverkehrswegeplanung, wird aber im Rahmen der Weiterentwicklung der Bewertungsmethodik untersucht.

17. Inwiefern gehen die – aktuell stark gestiegenen – Energiepreise (Strom, Diesel) in laufende Nutzen-Kosten-Analysen ein, und welche Effekte auf das Ergebnis haben diese ggf.?

In der aktuellen Methodik zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 erfolgt die Wirkungsermittlung für das Prognosejahr 2030, für das angenommen wird, dass es für alle Jahre der Betriebszeit der Verkehrsprojekte repräsentativ ist. Für ausgewählte Güter und maßgebende Energieträger wie jene für Strom und Diesel, für die größere reale Änderungen ihrer Bewertung zwischen dem Basisjahr 2012 und dem Prognosejahr 2030 erwartet werden, wird ein Wertansatz für das Jahr 2030 genutzt, der einen Prognosewert zum Preisstand von 2012 darstellt. Die in der Nutzen-Kosten-Analyse des BVWP-Bewertungsverfahrens verwendeten Wertansätze werden konsistent zu den Langfrist-Verkehrsprognosen des BMDV regelmäßig aktualisiert.

18. Inwiefern geht in die Nutzen-Kosten-Analyse für die Elektrifizierung von Schienenstrecken, vor dem Hintergrund, dass Züge auf nicht durchgängig elektrifizierten Strecken oft auch auf den elektrifizierten Abschnitten mit Diesel betrieben werden, der Effekt ein, dass durch die Elektrifizierung auch auf bereits zuvor elektrifizierten Abschnitten mehr mit elektrischer Traktion gefahren wird?

Bei der Ermittlung der Betriebskostenveränderungen im Schienenverkehr wird die Traktionsart nicht nur abhängig vom Vorhandensein einer Oberleitung angenommen: Triebwagen und Triebzüge im Schienenpersonenverkehr (SPV) verkehren im jeweiligen Linienverlauf mit unveränderter Traktionsart (elektrisch/nicht elektrisch), lokbespannte Züge im SPV und Schienengüterverkehr können die Traktionsart nur an dazu geeigneten Bahnhöfen wechseln.

19. Inwiefern gehen in die Nutzen-Kosten-Analyse für die Elektrifizierung von Schienenstrecken die geringeren Geräuschemissionen von Elektroantrieben im Vergleich zum Dieselantrieb für Anwohner und Reisende ein?

Höhere Lärmemissionen sind beim Dieselantrieb gegenüber einem elektrifizierten Antrieb beim Anfahren oder Beschleunigen festzustellen. Da für die Berechnung der Lärmwirkungen Mittelungspegel verwendet werden und darüber hinaus Veränderungen zwischen Bezugs- und Planfall über der Signifikanzschwelle von 2 db(A) liegen sollen, wird die Traktionsart hinsichtlich der Lärmemission in der Bewertung nicht berücksichtigt.

20. Wie ist jeweils der Stand bei den lediglich acht für das Förderprogramm „Elektrische Güterbahn“ (BMDV – Mit der Elektrobahn klimaschonend in die Zukunft – Das Bahn-Elektrifizierungsprogramm des Bundes (bmvi.de)) ausgewählten Projekten?

- a) Für welche dieser Projekte wurde bereits, und wann jeweils, ein Planungsauftrag vergeben?
- b) Wann rechnet die Bundesregierung jeweils mit dem Abschluss der Projekte?
- c) Welche Kosten entfallen voraussichtlich bei diesen acht Projekten jeweils auf das Bundesprogramm?
- d) Die Zahlung welcher Mittel ist bereits beantragt, und welche Mittel sind bereits an wen geflossen?
- e) Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Abfluss weiterer Mittel?

Die Fragen 20 bis 20e werden gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen des Ausbauprogramms „Elektrische Güterbahn“ konnten Ende 2021 Planungsfinanzierungsvereinbarungen über die Leistungsphasen 1 bis 4 HOAI für die Elektrifizierungsvorhaben Wilhelmshaven Ölweiche – Wilhelmshaven Nord, Gerstungen – Heiboldshausen und Oebisfelde – Glindenberg zwischen dem Bund, der DB Netz AG und der DB Energie GmbH geschlossen werden. Die Vorhaben befinden sich nach Auskunft der DB Netz AG in Leistungsphase 1/2. Es wird auf die Anlage 1 verwiesen. Aktuell können weder ein Inbetriebnahmetermine noch die Gesamtkosten für o. g. Vorhaben beziffert werden. Die Planung dient dazu, die notwendigen Finanzmittel ermitteln zu können sowie die Baureife zu erreichen. Der Mittelabfluss im Bundeshaushalt 2021 betrug für die Vorhaben Wilhelmshaven Ölweiche – Wilhelmshaven Nord und Oebisfelde – Glindenberg 15 000 Euro.

21. Wie bewertet die Bundesregierung die Position des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (Positionen (vdv.de), S. 4), dass „die direkte Speisung von elektrischen Schienenfahrzeugen aus der Oberleitung auch in Zukunft die energieeffizienteste und kostengünstigste Betriebsweise“ darstellt?

Bei der Betrachtung der Betriebskosten ist eine Bewertung aufgrund der individuellen Gegebenheiten einzelner Linien bzw. Netze notwendig. Auf weniger befahrenen Nebenstrecken kann der Betrieb mit alternativ angetriebenen Schienenfahrzeugen sowie die Installation von Nachlademöglichkeiten, z. B. von kurzen Oberleitungsabschnitten zur batterieelektrischen Aufladung, einen effizienten elektrischen Betrieb ermöglichen. Dies kann fallweise wirtschaftlicher sein als die Vollelektrifizierung einer Strecke mit Oberleitungen.

22. Teil die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass im Hinblick auf die Elektrifizierung von Schienenstrecken eine Modernisierung der Bewertungsmethodik dringend erforderlich ist (bitte begründen)?
23. Erwägt oder beabsichtigt die Bundesregierung bei der Überarbeitung der Bewertungsmethodik für den Aus- und Neubau sowie für die Elektrifizierung von Bahnstrecken analog zu der für die Standardisierte Bewertung (siehe Ausschussdrucksache 19(15)524) einen „Nutzwertanalytischen Indikator“ für die Kriterien „Nachhaltigkeit im Verkehr, Daseinsvorsorge und Klimaschutz“ (der das Ergebnis einer Untersuchung um bis zu 30 Prozent verbessern kann) einzuführen?

Wenn nein, warum nicht, und warum ist dies bei der Standardisierten Bewertung möglich, bei Bundesschienenwegen aber nicht?

Wenn ja, in welcher Form?

Die Fragen 22 und 23 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bewertungsmethodik der Bundesverkehrswegeplanung wird fortlaufend im Rahmen von Forschungsvorhaben im Hinblick auf internationale Standards, wissenschaftlichen Erkenntnisgewinn sowie Effizienz der Anwendung weiterentwickelt bzw. an den aktuellen Stand von Forschung und Technik angepasst. Die Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung wird derzeit überarbeitet.

24. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass es grundsätzlich möglich ist, dass ein Elektrifizierungsprojekt derzeit auf Basis der unterstellten Verkehrsprognose 2030 als unwirtschaftlich angesehen wird, es sich aber auf Basis der derzeit erarbeiteten Verkehrsprognose 2040 als wirtschaftlich herausstellen könnte?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, wie will die Bundesregierung in diesem Fall verhindern, dass bis zum Ende des Erstellens der Verkehrsprognose 2040 und bis zum Abschluss der Überprüfung des Bedarfsplans Schiene bei vielen Projekten de facto ein Baustopp droht?

Die Verkehrsprognose (VP) 2040 ist noch nicht abgeschlossen.

25. Beabsichtigt die Bundesregierung nach Vorlage der Verkehrsprognose 2040 eine Neubewertung der für das Förderprogramm „Elektrische Güterbahn“ angemeldeten Projekte, die nach der ersten Untersuchung keine Aufnahme in das Förderprogramm gefunden haben (bitte begründen)?

Nein.

Die im Rahmen der VP 2040 erstellte Basisprognose ist Grundlage für die gemäß § 4 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes durchzuführende Bedarfsplanüberprüfung.

26. Wann wird die Verkehrsprognose 2040 vorliegen,
- a) welche Szenarien wurden hierfür erstellt,
 - b) sind diese bereits abgeschlossen,
 - c) und wo sind diese einsehbar?

Die Fragen 26 bis 26c werden gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der VP 2040 sind für den Prognosehorizont 2040 vorgesehen:

- Prognosefall 1 „Basisprognose 2040“;
- Prognosefall 2 „Beschleunigte globale Transformation 2040“.

Darüber hinaus sind für den Horizont 2050 vorgesehen:

- Szenario 1 „Basisszenario 2050“;
- Szenario 2 „Beschleunigte globale Transformation 2050“;
- Szenario 3 „Klimawandel und Extremwetterereignisse 2050“.

Die Ergebnisse des Prognosefalls 1 „Basisprognose 2040“ werden voraussichtlich Anfang 2023 vorliegen.

Es ist beabsichtigt, die Ergebnisse auf der Internetseite des BMDV zu veröffentlichen.

27. Wird auch bei aus Haushaltsmitteln finanzierten Projekten des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen nach Verabschiedung des Bedarfsplans regelmäßig grundsätzlich eine oder werden mehrere weitere Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen durchgeführt?

Wenn ja, in welchem Verfahrensschritt, und handelt es sich dabei ebenfalls um eine sog. Kosten- und Leistungsrechnung nach § 7 Absatz 3 der Bundeshaushaltsordnung (BHO)?

Wenn nein, warum nicht?

28. In welcher Form finden bei Bundesfernstraßen „Kontrollrechnungen“ (Antwort zu Frage 6 und 7 auf Ausschussdrucksache 20(15)7) statt?

29. Welcher Zeitaufwand entsteht bei Bundesfernstraßenprojekten durchschnittlich durch diese „Kontrollrechnungen“?

Die Fragen 27 bis 29 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Alle Vorhaben des BVWP werden bei Aufnahme in den BVWP einer volkswirtschaftlichen Bewertung unterzogen. Diese erfolgt im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Analyse. Der für die Kontrollrechnungen erforderliche Zeitaufwand wird nicht erhoben. Sollten sich im Zuge der weiteren Planungen eines Vorhabens Anhaltspunkte ergeben, dass das Vorhaben nicht mehr wirtschaftlich ist, so ist der Planungsansatz zu überprüfen.

Anlage 1

Übersicht über die Elektrifizierungsvorhaben nach Leistungsphasen mit Inbetriebnahme bis 2030

Elektrifizierungsvorhaben	
Maßnahmentitel	Aktuelle Leistungsph
Elektrifizierung Weißer Floh – Abzw. Ölweiche (PFA 6)	8
Elektrifizierung Bahnverlegung Sande (PFA 4.2)	8
Elektrifizierung Oldenburg – Rastede (PFA 1)	8
BEMU-Nachladeinfrastruktur SH: Oberleitungsergänzungen und OL-Inselanlagen (Heide, Husum, Tönning); Anpassung an Abstellanlagen	5
ABS Hannover – Berlin (1. Baustufe: Elektrifizierung 2 Abschnitte Stammstrecke)	3/4
ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden	3/4
Elektrifizierung Ebersberg – Wasserburg Bf.	4
Elektrifizierung Wilhelmshaven Ölweiche – Wilhelmshaven Nord	1/2
Elektrifizierung und 2-gl. Ausbau Bad Vilbel – Glauburg-Stockheim (Niddertalbahn)	1/2
Elektrifizierung Markt Schwaben – Mühldorf – Tüßling (ABS 38, PFA 01/02)	3/4
Elektrifizierung Tüßling – Burghausen (ABS 38, PFA 04)	3/4
Passow – Tantow – Grenze D/PL (2gl Elektrifizierung und Ertüchtigung auf 160 km/h)	3/4
Elektrifizierung Basel Badischer Bahnhof – Waldshut – Erzingen (Hochrheinbahn)	3/4
Elektrifizierung und Ausbau Bonn – Euskirchen (Voreifelbahn)	1/2
Elektrifizierung Euskirchen – Nettersheim (Eifelstrecke)	1/2
ABS Lübeck – Schwerin (inkl. Elektrifizierung und Neubau Verbindungskurve Bad Kleinen)	3/4
ABS Weimar – Gera – Gößnitz (Elektrifizierung)	3/4
Elektrifizierung Gerstungen – Heimboldshausen	1/2
Elektrifizierung Oebisfelde – Glindenberg	1/2
Elektrifizierung ABS (Leipzig –) Geithain – Chemnitz	1/2
Strecke Arnsdorf – Kamenz – Hosena (– Hoyerswerda – Spremberg); Abschnitt Arnsdorf - Kamenz	1/2
S-Bahn Leipzig – Pegau – Zeitz – Gera	1/2
Elektrifizierung Albstadt/Ebingen – Sigmaringen (Zollernbahn)	1/2
Elektrifizierung Horb – Nagold	1/2
Ausbau und Elektrifizierung Neu-Ulm – Memmingen – Kempten (Illertalbahn)	1/2
Elektrifizierung Remagen – Ahrbrück	1/2
Komplettierung Elektrifizierung von Wemmetsweiler Kurve bis Bf Illingen	3
Elektrifizierung Bullay – Traben-Trarbach (Moselweinebahn)	1/2

Übersicht über die Elektrifizierungsvorhaben nach Leistungsphasen mit Inbetriebnahme nach 2030

Elektrifizierungsvorhaben	
Maßnahmentitel	Aktuelle Leistungsph
ABS Wilster – Brunsbüttel	0
ABS Cuxhaven – Stade	1/2
ABS Langwedel – Uelzen (1gl Ertüchtigung und Elektrifizierung "Amerikalinie")	1/2
ABS Gotha – Leinefelde (Elektrifizierung)	0
ABS Hannover – Berlin (2. Baustufe: Elektrifizierung restliche Bereiche)	1/2

ABS Lehrte / Hameln – Braunschweig – Magdeburg – Roßlau (Elektrifizierung Hameln - Elze)	1/2
ABS Nürnberg – Schwandorf/München – Regensburg – Furth im Wald-Gr D/CZ	1/2
ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof / Grenze D/CZ (– Prag)	1/2
Ausbau (Elektrifizierung) Simmelsdorf-Hüttenbach – Neunkirchen am Sand	1/2
Elektrifizierung Hof – Marktredwitz	3/4
Elektrifizierung Marktredwitz – Regensburg	1/2
ABS Landshut – Mühldorf	1/2
2gl ABS und Elektrifizierung Tüßling – Freilassing (ABS 38, PFA 03)	3/4
Elektrifizierung Euskirchen – Bad Münstereifel	0
ABS Lübeck – Büchen – Lüneburg	0

Quelle: DB Netz AG - Stand 18.03.2022

Anlage 2

Übersicht zur Entwicklung der Elektrifizierung des bundesweiten Schienennetzes

Land	Brennstoffjahr 2010 ¹⁾		Brennstoffjahr 2015 ²⁾		Brennstoffjahr 2016 ³⁾		Brennstoffjahr 2017 ⁴⁾		Brennstoffjahr 2018 ⁵⁾		Brennstoffjahr 2019 ⁶⁾		Brennstoffjahr 2020 ⁷⁾	
	Beimbelangung (in km)	davon elektrifiziert (in km)	Beimbelangung (in km)	davon elektrifiziert (in km)	Beimbelangung (in km)	davon elektrifiziert (in km)	Beimbelangung (in km)	davon elektrifiziert (in km)	Beimbelangung (in km)	davon elektrifiziert (in km)	Beimbelangung (in km)	davon elektrifiziert (in km)	Beimbelangung (in km)	davon elektrifiziert (in km)
Brandenburg	2.479	1.664	2.386	1.664	2.386	1.682	2.384	1.682	2.358	1.682	2.358	1.682	2.358	1.682
Bundesweit	3.855	2.209	3.845	2.229	3.845	2.234	3.846	2.234	3.846	2.232	3.846	2.231	3.844	2.229
Bundes-Weidenberg	5.935	3.154	5.961	3.258	5.967	3.270	5.975	3.270	6.026	3.323	6.033	3.336	6.033	3.336
Bayern	2.482	1.425	2.428	1.425	2.427	1.428	2.427	1.428	2.427	1.428	2.427	1.428	2.426	1.428
Bremen	2.069	2.069	2.071	2.071	2.071	2.071	2.071	2.071	2.071	2.071	2.071	2.071	2.071	2.071
Hamburg	1.364	869	1.368	866	1.368	865	1.368	866	1.368	866	1.368	866	1.368	866
Niedersachsen	3.372	2.015	3.408	2.034	3.405	2.034	3.403	2.034	3.403	2.034	3.403	2.034	3.404	2.034
Nordrhein-Westfalen	4.720	3.206	4.701	3.206	4.702	3.210	4.698	3.206	4.690	3.206	4.689	3.210	4.684	3.210
Rheinland-Pfalz	1.826	801	1.822	837	1.822	839	1.822	839	1.822	839	1.822	841	1.822	841
Sachsen	2.188	1.984	2.178	1.984	2.141	1.984	2.142	1.984	2.131	1.984	2.132	1.984	2.132	1.984
Sachsen-Anhalt	1.449	1.449	1.449	1.449	1.449	1.449	1.449	1.449	1.449	1.449	1.449	1.449	1.449	1.449
Elbans	1.358	1.449	1.353	1.449	1.353	1.449	1.337	1.449	1.337	1.449	1.337	1.449	1.337	1.449
Gesamt	33.441	19.718	33.103	19.981	33.241	20.003	33.230	20.107	33.298	20.283	33.291	20.343	33.286	20.361

1) DB AG, STREDA, 01.12.2010
 2) DB AG, Internetaufsteller (IS) 2015 gem. LuFV, Streckenemittler (SM), 30.11.2015
 3) DB AG, Internetaufsteller (IS) 2016 gem. LuFV, Streckenemittler (SM), 30.11.2016
 4) DB AG, Internetaufsteller (IS) 2017 gem. LuFV, Streckenemittler (SM), 30.11.2017
 5) DB AG, Internetaufsteller (IS) 2018 gem. LuFV, Streckenemittler (SM), 30.11.2018
 6) DB AG, Internetaufsteller (IS) 2019 gem. LuFV, Streckenemittler (SM), 30.11.2019
 7) DB AG, Internetaufsteller (IS) 2020 gem. LuFV, Streckenemittler (SM), 30.11.2020