

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Ausbau und Neubewertung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses der Franken-Sachsen-Magistrale

Der Ausbau der Franken-Sachsen-Magistrale ist im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 im Vordringlichen Bedarf eingestuft (vgl. www.bvwp-projekt.e.de/map_railroad_2018.html). Da die Strecke ein hohes Potential hat, bislang auf der Straße abgewickelte Güterverkehre zwischen Südeuropa und Süddeutschland in Richtung Ostdeutschland, Tschechien und Polen aufzunehmen, wurde sie von der Europäischen Kommission in das Kernnetz der Transeuropäischen Netze (TEN) aufgenommen. Der Ausbau und insbesondere auch die durchgehende Elektrifizierung der Strecke sind nach Ansicht der Fragesteller darüber hinaus auch zur Gewährleistung eines modernen, schnellen und klimafreundlichen Schienenverkehrs erforderlich. Dieses Schieneninfrastrukturprojekt dient auch der Umsetzung des Deutschlandtakts (vgl. www.deutschlandtakt.de/konzept/).

Dennoch wurden die Pläne für den Ausbau der Franken-Sachsen-Magistrale von der Bundesregierung „auf Eis gelegt“ (vgl. www.br.de/nachrichten/bayern/wird-die-franken-sachsen-magistrale-doch-elektrifiziert,TVuLp8W). Nach Auffassung der Fragesteller muss die Bundesregierung alle Instrumente für eine baldige Fortsetzung des Projekts nutzen und dazu auch die vom Gutachter behauptete Unwirtschaftlichkeit hinterfragen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist aus Sicht der Bundesregierung bis dato durch den Planungsstopp beim Ausbau der Franken-Sachsen-Magistrale mit den dadurch hervorgerufenen Kostensteigerungen und Nutzenverlusten infolge einer späteren Inbetriebnahme ein volkswirtschaftlicher Schaden entstanden, und wenn ja, in welcher Höhe?
2. Hat sich die Bundesregierung angesichts des Planungsstopps bei der Franken-Sachsen-Magistrale vor Ort informiert, und haben dabei konkrete Gespräche mit Anliegern oder Vertretern von Kommunen, Landkreisen, Ländern oder Bürgerinitiativen stattgefunden?
3. Wurden bei der Berechnung des Fahrgastaufkommens die Fahrgastzahlen auf der Franken-Sachsen-Magistrale vor 2014 berücksichtigt, als die Verkehre noch nicht in Hof unterbrochen wurden?
4. Mit wie vielen Personenkilometern auf der Franken-Sachsen-Magistrale wurde im Bezugs- und im Planfall gerechnet bei der Neubewertung und im Vergleich gegenüber der ursprünglichen Bewertung im Zuge der Erstellung des BVWP 2030?

5. Wie erklärt sich die deutliche Verschlechterung des Nutzens im Schienenpersonenverkehr gegenüber der ursprünglichen Bewertung im Rahmen der Erstellung des BVWP 2030?
6. Warum gibt es keine direkte FV/FR-Linie Nürnberg – Chemnitz – Dresden, wo doch geografisch insbesondere für Chemnitz bzw. Zwickau bzw. Plauen die Erreichbarkeit Süd- und Südwestdeutschlands via Nürnberg am schnellsten realisiert werden kann?
7. Welche Reisezeiten sind für Nürnberg – Prag über Eger/Cheb unterstellt und ggf. über Furth im Wald im Rahmen der Metropolenbahn?
8. Können die Franken-Sachsen-Magistrale und das GVFG-Projekt (GVFG = Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) Sektor Nordost vergleichbar mit dem Vorbild der Bewertung des Ausbaus der S-Bahnstrecke Hamburg – Ahrensburg (– Lübeck) in einer übergreifenden Nutzen-Kosten-Untersuchung bewertet werden?
9. Wie ist die Position der Bundesregierung hinsichtlich einer elektrifizierten Strecke Nürnberg – Marktredwitz – Cheb als Alternativroute für die Nord/Süd- und Ost/West-Verkehre?
10. Wie erklären sich prognostizierte Stagnationen oder Nachfragerückgänge beispielsweise zwischen Nürnberg und Hersbruck sowie zwischen Pegnitz und Bayreuth, obwohl die für den Planfall ausgewiesenen Verkehrsbelastungen auf einigen Strecken bereits im Jahr 2019 durch die Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr erreicht bzw. überschritten wurden (vgl. www.bvwp-projekte.de/schiene/2-017-v01/2-017-v01.html#h1_lage)?
11. Welche Ursachen liegen der deutlich schlechteren Neubewertung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) im Güterverkehr zugrunde?
12. Inwieweit sind die gegenwärtigen Rahmenbedingungen und Herausforderungen der Logistik- und Transportbranche bei der Berechnung künftiger Bedarfe mitberücksichtigt worden?
13. Auf welcher Fahrplankonzeption bauen die Zugzahlen und Reisezeiten im Schienenpersonennahverkehr für die Nutzen-Kosten-Untersuchung auf?
14. Warum wird das politische Ziel einer Verdoppelung des Schienenpersonenverkehrs nicht für das Projekt unterstellt?
15. Mit wie vielen Zügen pro Tag wurde im Planfall gerechnet?
16. Wie viele Güterzüge unterstellt das Verkehrsmodell in der Relation von Stuttgart, Augsburg, Nürnberg und München nach Dresden bzw. Schlesien pro Tag?
17. Ist die Bundesregierung bereit, die Nutzen-Kosten-Untersuchung in einer Variante nachrechnen zu lassen, die für einen angemessenen Anteil der Züge von Süddeutschland nach Dresden bzw. Schlesien den Laufweg via Franken-Sachsen-Magistrale und Riesa vorsieht?
18. Plant die Bundesregierung, zur Gleichbehandlung von Güter- und Personenverkehr, die Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Franken-Sachsen-Magistrale mit dem demselben CO₂-Kostenansatz wie bei GVFG-Fördervorhaben zu wiederholen?
19. Inwieweit wurden die klima- und umweltpolitischen gesetzgeberischen Rahmenbedingungen bei der Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses – auch im Vergleich zu den ursprünglichen Berechnungen für den BVWP 2030 – berücksichtigt?
20. Besteht nach Ansicht der Bundesregierung die Möglichkeit, eine neue Variante der Nutzen-Kosten-Untersuchung zu berechnen,

- a) in der die BVWP-Strecke Schnabelwaid – Bayreuth nicht als Teil des BVWP-Projekts Oberfrankenachse betrachtet, sondern kosten- und nutzenseitig in die Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Franken-Sachsen-Magistrale integriert wird, und falls nein, warum nicht,
 - b) in der die RE-Linie Nürnberg – Bayreuth mit Akkuhybrid-Fahrzeugen (als Alternative zur Elektrifizierung Schnabelwaid – Bayreuth) befahren wird, womit der CO₂-Ausstoß sinken und das Umsteigen entfallen würde,
 - c) in der die RB-Linie Marktredwitz – Kirchenlaibach – Bayreuth auf Akkuzüge umgestellt wird (die Akkus würden dann zwischen Marktredwitz und Kirchenlaibach während der Fahrt aufgeladen),
 - d) die die Kosten einer Elektrifizierung Neukirchen a. Sand – Simmelsdorf-Hüttenbach und den Nutzen eines elektrischen Betriebs auf der Linie N34 Nürnberg – Simmelsdorf-H. mit einbeziehen würde,
 - e) in der die Kosten einer Teilelektrifizierung Kirchenlaibach – Seybothenreuth und der Nutzen einer Umstellung der RB-Linie Weiden – Bayreuth – Weidenberg auf Akkubetrieb mit eingerechnet würden – evtl. auch als Verbund-Nutzen-Kosten-Untersuchung nach Vorbild der Strecke Hamburg – Ahrensburg (– Lübeck)?
21. Welche Gesamtkosten wurden für Aus- und Neubau wie auch für Erhaltungs- und Ersatzbaumaßnahmen im Rahmen der Neubewertung veranschlagt (bitte tabellarisch aufführen)?
 22. Inwieweit fanden die Optimierungsansätze der Deutschen Bahn AG (DB AG) bei der Veranschlagung der Kosten Berücksichtigung (vgl. bmd.v.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-projektanmeldungen-schiene.pdf?__blob=publicationFile und www.sueddeutsche.de/bayern/zugstrecke-nuernberg-hof-elektrifizierung-protest-bernreiter-1.5695476)?
 23. Wie stark sinken nach Kenntnis der Bundesregierung die Kosten der Franken-Sachsen-Magistrale, wenn die Kosten für die ETCS-Ausstattung (ETCS = European Train Control System) nicht berücksichtigt werden?
 24. Welchen Stellenwert nahm der Aspekt der Resilienz im Zuge der Neubewertung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ein?
 25. Inwieweit beeinflussen die seit einigen Jahren eingeschränkte Nutzbarkeit der Strecke aufgrund sanierungsbedürftiger Brücken und der deshalb reduzierte Güterverkehr die Annahmen zum Nachfragepotential der Strecke im Güterverkehr?
 26. Wurden im Zuge der Erstellung der Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Franken-Sachsen-Magistrale weitere Varianten betrachtet?
 - a) Welche Varianten wurden betrachtet?
 - b) Wurde eine Variante betrachtet, bei der der Zuschnitt der Infrastrukturmaßnahme deutlich von der Grundvariante abweicht?
 - c) Wurde eine Variante betrachtet, bei der die Verkehrsmengen oder die Verteilung der Verkehre auf die einzelnen Strecken deutlich von der Grundvariante abweicht?Wenn nein, warum nicht?
 27. In welchem Umfang reduzieren sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Kosten für die Franken-Sachsen-Magistrale, wenn ausschließlich die Kosten für Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Nürnberg – Marktredwitz – Schirnding (ohne Hof – Marktredwitz) berücksichtigt werden?

28. Besteht nach der Auffassung der Bundesregierung die Möglichkeit, nach Vorbild der Strecke Hamburg – Ahrensburg (– Lübeck) das BVWP-Projekt Franken-Sachsen-Magistrale zusammen mit einem etwaigen GVFG-Projekt Schnabelwaid – Bayreuth in einer übergreifenden Nutzen-Kosten-Untersuchung zu bewerten?
29. Welche Perspektive muss es für die Franken-Sachsen-Magistrale geben, wenn eine vollständige Elektrifizierung der Strecke nicht durchführbar sein wird?
30. Hält die Bundesregierung es für sinnvoll, dass Hauptstrecken im deutschen Bahnnetz nicht vollständig elektrifiziert werden?
31. Bis wann ist mit einer Entscheidung der Bundesregierung darüber zu rechnen, ob die Empfehlung der Beschleunigungskommission Schiene hinsichtlich Elektrifizierungsprojekten und Wegfall des volkswirtschaftlichen Nachweises per Nutzen-Kosten-Untersuchung umgesetzt wird?
32. Wird die Bundesregierung bei Übernahme dieser Vorschläge der Beschleunigungskommission Schiene die DB Netz AG unmittelbar mit der Weiterführung der Planungen der Franken-Sachsen-Magistrale beauftragen?
33. Bis wann beabsichtigt die Bundesregierung, den Fragenkatalog der Region vom November 2022 zur Neubewertung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses des Ausbavorhabens Nürnberg – Marktredwitz – Schirnding bzw. tschechische Grenze zu beantworten?

Berlin, den 10. März 2023

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion