

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/6156 –

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

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Ausbau der Franken-Sachsen-Magistrale ist im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 im Vordringlichen Bedarf eingestuft (vgl. www.bvwp-projekt.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.

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?

Nein.

Ein Nutzenverlust tritt bei einer verschobenen Realisierung nicht auf. Demzufolge ergäbe sich ein negativer gesamtwirtschaftlicher Einfluss nur bei einem verlängerten Realisierungszeitraum (z. B. durch eine längere Bauzeit nach dem Projektstart) und nicht bei einem verschobenen Projektbeginn.

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?

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) stand und steht in engem Austausch mit der Region und führte zahlreiche Gespräche mit hochrangigen Vertretern von Kommunen, Landkreisen, den Ländern und Bürgerinitiativen.

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?
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)?
12. Inwieweit sind die gegenwärtigen Rahmenbedingungen und Herausforderungen der Logistik- und Transportbranche bei der Berechnung künftiger Bedarfe mitberücksichtigt worden?
14. Warum wird das politische Ziel einer Verdoppelung des Schienenpersonenverkehrs nicht für das Projekt unterstellt?

Die Fragen 3, 4, 10, 12 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bewertung von Vorhaben des Bedarfsplans Schiene erfolgt grundsätzlich auf der Basis von aktuellen Verkehrsprognosen, im vorliegenden Fall der Verkehrsverflechtungsprognose (VVP) 2030 für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030. Eine neue Prognose mit dem Zielhorizont 2040 wird derzeit erarbeitet.

5. Wie erklärt sich die deutliche Verschlechterung des Nutzens im Schienenpersonenverkehr gegenüber der ursprünglichen Bewertung im Rahmen der Erstellung des BVWP 2030?

Die Nachfrageveränderungen infolge der Elektrifizierung unterscheiden sich bei beiden Bewertungen nicht maßgeblich; von entscheidendem Einfluss ist der unterstellte Fahrzeugeinsatz im Bezugsfall: In der alten Bewertung waren Neigetechnikfahrzeuge unterstellt, in der aktuellen Bewertung nicht. Da diese Fahrzeuge höhere Sitzplatzkosten als herkömmliche Fahrzeuge aufweisen, wurden entsprechende Nutzen durch den Ersatz dieser Fahrzeuge im Planfall ermittelt.

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?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) ist aufgrund fehlender Wirtschaftlichkeit (u. a. Triebfahrzeugwechsel in Hof) eine solche Fernverkehrslinie nicht eingerichtet worden.

7. Welche Reisezeiten sind für Nürnberg – Prag über Eger/Cheb unterstellt und ggf. über Furth im Wald im Rahmen der Metropolenbahn?

Die Fahrzeit über Marktredwitz beträgt im Bezugsfall 223 Minuten und im Planfall 221 Minuten. Die Fahrzeit über Schwandorf beträgt im Bezugs- und Planfall 259 Minuten mit einer 10-minütigen Umsteigezeit in Schwandorf.

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?

Das BMDV wird im Ergebnis der Bedarfsplanüberprüfung bei entsprechender Verkehrsentwicklung das Vorhaben erneut ggf. in optimierter Form bewerten.

9. Wie ist die Position der Bundesregierung hinsichtlich einer elektrifizierten Strecke Nürnberg – Marktredwitz – Cheb als Alternativroute für die Nord/Süd- und Ost/West-Verkehre?

Eine elektrifizierte Strecke Nürnberg – Marktredwitz – Cheb würde die Resilienz des Bundesschienenwegenetzes erhöhen.

11. Welche Ursachen liegen der deutlich schlechteren Neubewertung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) im Güterverkehr zugrunde?

Aufgrund des geringen Lokalaufkommens ergibt sich der Nutzenbeitrag im Güterverkehr im Wesentlichen aus der Nutzung der Strecke für Verkehre, die zwischen dem mittelostdeutschen Raum in Richtung Bayern bzw. Süddeutschland (inklusive dem angrenzenden Ausland) verkehren. Hierbei ist die Franken-Sachsen-Magistrale (FSM) eine von mehreren Alternativkorridoren. Die Nachfrage nach Verkehren über die FSM ergibt sich aus der Konkurrenzfähigkeit dieser Strecke gegenüber den Alternativkorridoren, wie die Strecke Erfurt – Bamberg – Nürnberg, die Saalebahn und die Strecke Fulda – Würzburg – Nürnberg, über welche ebenfalls Verkehre aus den Räumen fahren können.

Im Rahmen der Bewertung aus 2015 wurde aufgrund des damaligen Planungsstands für die Strecke Erfurt – Nürnberg noch von einer niedrigeren Grenzlast ausgegangen, die die Nutzung der Strecke im Güterverkehr deutlich einschränkte. Im aktualisierten Bezugsfall sind von der DB Netz AG angekündigte kleinere bauliche Veränderungen für höhere Grenzlasten auf der Strecke Erfurt – Nürnberg unterstellt, die zu einer Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit zu Lasten auch der FSM führen. Diese führt zu einer Nutzenminderung im Güterverkehr, da Verkehre zwischen den mittelostdeutschen Ballungsräumen und Nürnberg über die Alternativstrecken deutlich besser angebunden sind. So ist

der Weg zwischen Leipzig und Nürnberg über die VDE 8.1 um rund 45 km kürzer als der Weg über die FSM.

13. Auf welcher Fahrplankonzeption bauen die Zugzahlen und Reisezeiten im Schienenpersonennahverkehr für die Nutzen-Kosten-Untersuchung auf?

Die Bedienungsangebote des Schienenpersonennahverkehrs orientieren sich am Zielfahrplan des Deutschlandtakts bzw. an der Linientaktkarte des Eisenbahnverkehrs im Freistaat Bayern (Zielkonzept), soweit sie mit der Bezugsfallinfrastruktur umsetzbar sind.

15. Mit wie vielen Zügen pro Tag wurde im Planfall gerechnet?

Basis für die unterstellten Zugzahlen ist der 3. Entwurf zum Zielfahrplan Deutschlandtakt. Danach sind im Schienenpersonenverkehr zwischen Nürnberg Hbf – Pegnitz – Bayreuth – Hof 18 Zugpaare und zwischen Dresden Hbf – Chemnitz Hbf – Plauen (Vogtl) ob Bf – Hof – Markredwitz – Nürnberg Hbf 9 Zugpaare unterstellt.

Im Schienengüterverkehr wurde in der Bewertung eine Umroufung von rund 34 SGV-Zügen pro Tag abgeleitet. Inklusiv der Bestandsfahrten ergeben sich je nach Abschnitt Gesamtbelastungen im SGV zwischen 37 (Schnabelwald – Markredwitz) und 48 Zügen pro Tag (Nürnberg – Neunkirchen).

16. Wie viele Güterzüge unterstellt das Verkehrsmodell in der Relation von Stuttgart, Augsburg, Nürnberg und München nach Dresden bzw. Schlesien pro Tag?

Zwischen den genannten Räumen Stuttgart/Augsburg/Nürnberg/München (mit Umland) und Dresden/Schlesien (mit Umland) geht die Verkehrsprognose 2030 von rund 800 000 Tonnen an schienenseitigem Aufkommen aus. Dies kann überschlägig mit rund 5 Güterzügen pro Tag abgeschätzt werden.

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?
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)?
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?

Die Fragen 17, 18, 20 und 28 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMDV wird im Ergebnis der Bedarfsplanüberprüfung auf Basis der dann vorliegenden Verkehrsprognose 2040 und bei entsprechender Verkehrsentwicklung das Vorhaben erneut ggf. in optimierter Form bewerten, dabei werden auch die Wertansätze der Nutzen-Kosten-Analyse fortgeschrieben, so dass diese bei einer erneuten Bewertung herangezogen werden könnten. Dies betrifft auch den veränderten Fahrzeugeinsatz auf der Straße und der Schiene (z. B. Einsatz von Hybrid-, Wasserstoff- und Dual-Mode-Fahrzeugen).

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?

Die Bewertung erfolgte unverändert mit der gültigen Bewertungsmethodik BVWP.

21. Welche Gesamtkosten wurden für Aus- und Neubau wie auch für Erhaltungs- und Ersatzbaumaßnahmen im Rahmen der Neubewertung veranschlagt (bitte tabellarisch aufführen)?

Die Investitionskosten betragen nach Auskunft der DB Netz AG gesamthaft 1 266 Mio. Euro (100 Prozent Erweiterung, Preisstand 2016, inklusive 18 Prozent Planungskosten und 10 Prozent Risikozuschlag).

22. Inwieweit fanden die Optimierungsansätze der Deutschen Bahn AG (DB AG) bei der Veranschlagung der Kosten Berücksichtigung (vgl. bm.dv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-projektanmeldung-n-schiene.pdf?__blob=publicationFile und www.sueddeutsche.de/bayer/n/zugstrecke-nuernberg-hof-elektrifizierung-protest-bernreiter-1.5695476)?

Es wurden die Kosten für ein kostenoptimiertes Szenario berücksichtigt.

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?
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?

Die Fragen 23 und 27 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Aufteilung auf Teilprojekte liegt den Gutachtern nicht vor.

24. Welchen Stellenwert nahm der Aspekt der Resilienz im Zuge der Neubewertung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ein?

Grundlage der Bewertung ist die einheitliche BVWP-Methodik. Projektbedingte Veränderungen der Resilienz der Verkehrsnetze, also beispielsweise dem Beitrag einer Elektrifizierungsmaßnahme zur Resilienz des Eisenbahnnetzes für den Schienengüterverkehr, sind nicht Teil der Nutzenkomponenten des BVWP-Bewertungsverfahrens. Ob, und wenn ja, in welcher Form Veränderungen der Resilienz künftig in das BVWP-Bewertungsverfahren aufgenommen werden, wird derzeit im Rahmen der oben angesprochenen Weiterentwicklung des BVWP-Bewertungsverfahrens geprüft.

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?

Für die Bewertungen des BVWP wird grundsätzlich ein ordnungsgemäß in-standgesetzter Betriebszustand unterstellt.

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?

Die Fragen 26 bis 26c werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nein, da sich aus den Voruntersuchungen der DB Netz AG schon eine kostenoptimierte Variante ergeben hat.

29. Welche Perspektive muss es für die Franken-Sachsen-Magistrale geben, wenn eine vollständige Elektrifizierung der Strecke nicht durchführbar sein wird?

Im Ergebnis der laufenden Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ), mit dessen Ergebnissen Ende 2023 gerechnet werden kann, wird das Vorhaben bei entsprechender Verkehrsentwicklung erneut bewertet. Dabei würden dann auch die im Ergebnis der Verkehrsprognose 2040 geänderten Mengen- und Wertansätze berücksichtigt.

30. Hält die Bundesregierung es für sinnvoll, dass Hauptstrecken im deutschen Bahnnetz nicht vollständig elektrifiziert werden?

Die Bundesregierung strebt einen höheren Elektrifizierungsgrad durch die Elektrifizierungsvorhaben des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege und das Elektrifizierungsprogramm an.

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?

Die Fragen 31 und 32 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung prüft die Empfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene. Für einen Wegfall des volkswirtschaftlichen Nachweises in Form einer Nutzen-Kosten-Untersuchung besteht derzeit keine Grundlage.

33. Bis wann beabsichtigt die Bundesregierung, den Fragenkatalog der Region vom November 2022 zur Neubewertung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses des Ausbaurahmens Nürnberg – Marktredwitz – Schirnding bzw. tschechische Grenze zu beantworten?

Die Bundesregierung hat mit Schreiben vom 3. November 2022 an den Oberbürgermeister der Stadt Bayreuth umfassend zu Fragestellungen der volkswirtschaftlichen Bewertung Stellung genommen.

