

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Paula Piechotta, Matthias Gastel, Tarek Al-Wazir, Victoria Broßart, Swantje Henrike Michaelsen, Lisa Badum, Stefan Schmidt und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Projektstand Sachsen-Franken-Magistrale**

Die Neubewertung der Sachsen-Franken-Magistrale (Ausbaustrecke [ABS] Nürnberg–Marktredwitz–Schirnding/Grenze D/CZ–Cheb) hat ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 1,06 für den Ausbau der Strecke ergeben (siehe Antwort auf die Schriftliche Frage 65 der Abgeordneten Dr. Paula Piechotta auf Bundestagsdrucksache 21/19). Mit einem wirtschaftlichen Bewertungsergebnis kann die DB InfraGO AG die Planungen des Bedarfsplanvorhabens weiterführen, sofern die Haushaltslage dies zulässt, heißt es in der Antwort. Die Planungen waren im Jahr 2022 eingestellt worden, da eine damalige Berechnung ein NKV von 0,6 ergeben hatte (siehe Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 77 des Abgeordneten Matthias Gastel auf Bundestagsdrucksache 20/2506).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche einzelnen konkreten Veränderungen (positiver wie negativer Art) haben sich durch die Neuberechnung gegenüber der Berechnung von 2022, als ein NKV von 0,6 errechnet wurde, ergeben (bitte für jeden Kostenparameter die Veränderung jeweils in Tausend (Tsd.) Euro angeben)?
2. Vor dem Hintergrund, dass sich das NKV von 1,06 auf der „Basisprognose 2040“ als empirische Grundlage der Bedarfsplanüberprüfung basiert, wie hoch ist das NKV bei dem weiteren vom Bundesministerium für Verkehr (BMV) berechneten „Szenario 2040 – Beschleunigte globale Transformation“, und wenn das Ergebnis aktuell nicht vorliegt, wann wird es vorliegen?
3. Wie war nach Kenntnis der Bundesregierung der Planungs- und Umsetzungsstand der einzelnen Planungsabschnitte der Sachsen-Franken-Magistrale vor Einstellung der Planungen im Juni 2022, und sind diese Vorarbeiten weiterhin uneingeschränkt nutzbar (wenn nein, bitte jeweils begründen)?
4. Was hat die Bundesregierung nach Bekanntwerden des positiven NKV unternommen, um für eine unverzügliche Wiederaufnahme der Planungen zum Ausbau der Strecke zu sorgen?
5. Wurden die Planungen inzwischen wieder aufgenommen, und wenn nein, warum nicht, und für wann ist die Aufnahme der Planungen vorgesehen?
6. Wie hoch sind aktuell nach Kenntnis der Bundesregierung die Kosten, um die Ausbaustrecke zu realisieren?

7. Wann wird die parlamentarische Befassung für das Vorhaben erfolgen?
8. Wann soll die Aufnahme des Projekts in die Sammelfinanzierungsvereinbarung Leistungsphase 3/4 erfolgen (bei Verzögerung, also einer Aufnahme nach 2025, bitte begründen)?
9. Bis wann wird die gesamte Ausbaustrecke in Betrieb gehen?
10. Welche Sanierungen oder Modernisierungen an der Sachsen-Franken-Magistrale finden bezogen auf die Schienenstrecke selbst sowie Tunnel, Brücken, Bahnhöfe und sonstige Teile der Infrastruktur derzeit statt bzw. sind geplant, und bei welchen Projekten wird der geplante Streckenausbau einschließlich Elektrifizierung berücksichtigt bzw. nicht berücksichtigt (bitte projektscharf inklusive Angabe, ob das jeweilige Projekt konform geht zum geplanten Ausbau bzw. zur geplanten Elektrifizierung, sowie Angabe, welche Mittel für die Projekte verwendet wurden, ausweisen)?
11. Welche Änderungen an der Planung des barrierefreien Ausbaus der Station Rückersdorf bei Nürnberg werden vorgenommen, damit der barrierefreie Ausbau so erfolgt, dass er dem Ausbau und der Elektrifizierung der Sachsen-Franken-Magistrale nicht im Wege ist?
12. Wie hoch sind die Kosten für den barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Rückersdorf ohne Neuerrichtung der Fußgängerbrücke, die für die geplante Elektrifizierung zu niedrig ist, plus Abrisskosten dieser Anlagen, da sie der Elektrifizierung im Wege sind?
13. Welche Kosten entstehen für den barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Rückersdorf einschließlich des Neubaus der Fußgängerbrücke, sodass für die geplante Elektrifizierung der Strecke kein Hindernis besteht?
14. Wurden beide Varianten – barrierefreier Ausbau mit und ohne Neubau Fußgängerbrücke – im Rahmen einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung geprüft, und was war das jeweilige Ergebnis, und wenn nein, warum erfolgte bisher diese Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht, bzw. wird diese nun nachgeholt?
15. Wann soll der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs Rückersdorf bei Nürnberg abgeschlossen sein?
16. Wie viele Züge sind in einem Zweistundenfenster in der aktuellen Überarbeitung des Deutschlandtakts sowie des dritten Zielfahrplans (Stand 2022) auf den Strecken Nürnberg–Marktredwitz, Nürnberg–Schwandorf, Schwandorf–Marktredwitz, Marktredwitz–Cheb, Schwandorf–Cham, Marktredwitz–Hof, Hof–Plauen, Plauen–Zwickau, Zwickau–Chemnitz, Chemnitz–Dresden, Plauen–Leipzig vorgesehen (bitte für Nahverkehr, Fernverkehr und Regionalverkehr getrennt darstellen und, sofern notwendig, eine weitere Unterteilung vornehmen, wenn sich Zugzahlen ändern)?
17. Wie viele internationale Güterverkehrszüge pro Tag nach Tschechien oder Polen unterstellt die deutsche Seite (bitte für die Grenzübergänge Marktredwitz–Cheb, Furth im Wald–Domazlice angeben)?
18. Wie viele internationale Güterverkehrszüge pro Tag nach Deutschland unterstellt nach Kenntnis der Bundesregierung die tschechische Seite?
19. Welche Umleitungsfunktion soll die Sachsen-Franken-Magistrale bei den geplanten Hochleistungskorridorsanierungen einnehmen, insbesondere Nürnberg–Regensburg, Obertraubling–Passau, Bebra–Fulda, Würzburg–Nürnberg und Würzburg–Ansbach–Treuchtlingen (bitte, sofern möglich, konkrete Mehrverkehre jeweils angeben)?

20. Welche Mehrkosten beim Transport von Personen und Gütern auf der Strecke entstehen nach Kenntnis der Bundesregierung dadurch, dass die Sachsen-Franken-Magistrale nicht elektrifiziert ist und daher zeitaufwendige Lokwechsel vorgenommen bzw. Linien gebrochen werden sowie Dieselloks gemietet und vorgehalten werden müssen?
21. Welche Umleitungsfunktion soll die Sachsen-Franken-Magistrale erhalten, wenn der Aus- und Neubau der Strecke Dresden–Prag erfolgt?
22. Inwieweit gibt es Überlegungen, die ca. 16 Kilometer lange Strecke Marktredwitz–Cheb als Teil der Sachsen-Franken-Magistrale vorrangig zu elektrifizieren, um im Zuge der bereits fortgeschrittenen Elektrifizierungspläne der Strecke Hof–Regensburg eine zweite elektrifizierte Schienenstrecke mit Tschechien zu erhalten, und welche Position vertritt die Bundesregierung bezüglich solcher Überlegungen?
23. In welchen Teilen gilt die Sachsen-Franken-Magistrale als militärische Verkehrsinfrastruktur, und welche besonderen Sanierungs- und Ausbauforderungen ergeben sich daraus?
24. In welchem Maß wird die Realisierung der Franken-Sachsen-Magistrale durch die Bundesregierung priorisiert, nachdem im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die 21. Wahlperiode des Deutschen Bundestages und mit dem NATO-Beschluss zu den Militärausgaben deren Vordringlichkeit in dreierlei Hinsicht festgestellt wurde, bezogen auf
  - a) Finanzierung von Elektrifizierungsmaßnahmen aus dem befristeten Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität über den Klima- und Transformationsfonds (KTF),
  - b) zusätzliche Gewichtung der zentralen Infrastrukturprojekte zwischen Deutschland und Polen bzw. Tschechien, bei denen die Sachsen-Franken-Magistrale zwei leistungsfähige Direktverbindungen im Güter- und Personenverkehr von Süddeutschland via Cheb nach Tschechien und via Görlitz/Zgorzelec nach Polen schafft,
  - c) militärische Mobilität, insbesondere nach Mittel- und Osteuropa?
25. Ist eine Nutzung des City-Tunnels Leipzig durch Fernverkehr potenziell möglich, und wenn nein, warum nicht?
26. Wurde eine potenzielle Nutzung des City-Tunnels Leipzig durch Fernverkehr z. B. für schnellere Zugangebote nach Zwickau bzw. Plauen bzw. Hof geprüft, und wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 1. August 2025

**Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion**

