

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Paula Piechotta,
Matthias Gastel, Tarek Al-Wazir, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/1099 –**

Projektstand Sachsen-Franken-Magistrale

Vorbemerkung der Fragesteller

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).

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)?

Der Neubewertung 2025 lag der gleiche Planungs- und Kostenstand zugrunde wie der Bewertung 2022. Wesentliche Änderung war das auf Grundlage der neuen Verkehrsprognose 2040 veränderte Mengengerüst sowie die aktualisierten Kosten- und Wertansätze. Wesentlich für die Verbesserung des NKV ist der von 24 204 T Euro im Jahr 2022 auf 62 197 T Euro im Jahr 2025 gestiegene Nutzen im Güterverkehr, während der Nutzen im Personenverkehr von 14 745 T Euro im Jahr 2022 auf 18 601 T Euro im Jahr 2025 geringfügig gestiegen ist.

Die Planungen des Vorhabens ruhen seit 2022. Sobald der Bund die Deutsche Bahn AG (DB AG) mit der Wiederaufnahme der Planungen beauftragt, erfolgen dort notwendige Aktualisierungen und ggf. Anpassungen.

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?

Grundlage für die Bedarfsplanüberprüfung und entsprechend für nachfolgende Wirtschaftlichkeitsprüfungen ist die Basisprognose der Verkehrsprognose 2040. Im Rahmen der Verkehrsprognose 2040 befinden sich derzeit die beiden Langfrist-Szenarien 1a „Basisszenario 2050“ und 1b „Klimawandel und Extremwetterereignisse 2050“ in Bearbeitung. Die Ergebnisse werden voraussichtlich bis Ende 2025 vorliegen. Im Anschluss ist die Bearbeitung des 2. Prognosefalls „Szenario 2040 – Beschleunigte globale Transformation“ vorgesehen.

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)?

Die DB InfraGO AG hat 2021 die technische Vorplanung in allen Planungsabschnitten abgeschlossen und den internen Stresstest durchgeführt.

Im Falle einer Beauftragung durch den Bund zur Fortführung der Planung wird die DB InfraGO AG die bestehenden Planungen im Hinblick auf aktualisierte Zugzahlen sowie notwendige Anpassungen aufgrund geänderter Richtlinien und gesetzlicher Vorgaben überprüfen.

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?
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?
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?

Die Fragen 4, 5, 8, 9 und 24 werden gemeinsam beantwortet.

Entscheidungen zu einzelnen Vorhaben werden in der Folge zu den Beschlüssen der Bundeshaushalte 2025 und 2026 getroffen. Es ist derzeit offen, wann eine Aufnahme der Planungen der Sachsen-Franken-Magistrale erfolgen kann.

6. Wie hoch sind aktuell nach Kenntnis der Bundesregierung die Kosten, um die Ausbaustrecke zu realisieren?

Die haushaltsrelevanten Projektkosten des Vorhabens im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) belaufen sich auf 1 540,5 Mio. Euro (netto, Preisstand 2021, Gesamtprojektkosten, ggf. mit Erhaltungs- bzw. Ersatzkosten, inklusive Planungskosten).

7. Wann wird die parlamentarische Befassung für das Vorhaben erfolgen?

Eine Parlamentarische Befassung wird bei Wiederaufnahme der Planung vorgesehen.

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)?

Entlang der Sachsen-Franken-Magistrale finden nach Auskunft der DB InfraGO AG laufend Inspektions-/Wartungs-/Instandhaltungs-/Erneuerungsarbeiten im erforderlichen Umfang statt. Hierbei können die Maßnahmen nur dann passfähig zum Ausbaivorhaben umgesetzt werden, wenn dies zum einen technisch in den Bestandsanlagen möglich ist und zum anderen genehmigungsrechtlich im Bestand möglich (§ 18 Absatz 1 vs. Absatz 3 AEG) und keine Bedarfsplanfinanzierung notwendig ist. Die DB InfraGO AG saniert auf der Strecke z. B. die Pegnitzbrücken. Es wurden seit 2022 Oberbauerneuerungsprojekte im Gesamtabschnitt Nürnberg–Marktredwitz–Schirnding–Grenze D/CZ umgesetzt. Beim Neubau des ESTW-A Pechbrunn mit Änderung des ESTW-Z Marktredwitz wurden die Signalanlagen so ausgeführt, wie sie für den ersten Bauzustand der Ausbaustrecken im Bahnhof Marktredwitz benötigt werden. Daneben wird der Bahnhof Rückersdorf im Jahr 2026 barrierefrei ausgebaut. Seit 2022 wird die Elektrifizierung bei Modernisierungs- und Instandhaltungsarbeiten nicht berücksichtigt.

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?
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?

Die Fragen 11 und 14 werden gemeinsam beantwortet.

Die Planung des barrierefreien Ausbaus der Station Rückersdorf erfolgt unabhängig von einer Elektrifizierung, da derzeit nicht absehbar ist, wann ein Ausbau der Strecke erfolgen wird und der Förderzeitraum für den barrierefreien Ausbau 2027 endet. Hinzu kommt, dass die Nutzungsdauer der die Elektrifizierung tangierenden Anlagen zur Herstellung der Barrierefreiheit vsl. vor der Realisierung der Oberleitung endet.

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?

Die Fragen 12 und 13 werden gemeinsam beantwortet.

Die Kosten des barrierefreien Ausbaus der Station Rückersdorf belaufen sich auf rund 15 Mio. Euro. Eine Planung des barrierefreien Ausbaus nach Elektrifizierung ist nicht erfolgt, so dass keine Kostenermittlung für Änderungen an der Gesamtmaßnahme vorliegt.

15. Wann soll der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs Rückersdorf bei Nürnberg abgeschlossen sein?

Die Nutzungsaufnahme des barrierefreien Ausbaus des Bahnhofs Rückersdorf ist für Ende 2026 vorgesehen. Restarbeiten werden für das Jahr 2027 erwartet.

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)?

Die im Zielfahrplan Deutschlandtakt vorgesehene Fern- und Nahverkehrsbedienung ist in der unter [www.deutschlandtakt.de](https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/4a1CIJy0z0LBDymEcyVjuK/3896e797066dbe7631381c9e2b70f491/Netzgrafik_3._Entwurf_Bayern.pdf) veröffentlichten Netzgrafik Bayern enthalten (https://assets.ctfassets.net/scbs508bajse/4a1CIJy0z0LBDymEcyVjuK/3896e797066dbe7631381c9e2b70f491/Netzgrafik_3._Entwurf_Bayern.pdf).

Derzeit wird die Fortschreibung des Zielfahrplans Deutschlandtakt auf Grundlage der „Basisprognose 2040“ abgeschlossen. Im Ergebnis erarbeiten die Gutachter derzeit die Zugzahlen 2040 DT, die Basis für planrechtliche Genehmigungen von Projekten bilden werden.

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)?

Die Anzahl der Güterverkehrszüge gemäß der Verkehrsprognose 2030DT (Züge pro Tag) beträgt sechs Güterverkehrszüge in Schirmding Grenze (Marktredwitz–Cheb) und zwei Güterverkehrszüge in Furth im Wald Grenze (Furth im Wald–Domazlice).

18. Wie viele internationale Güterverkehrszüge pro Tag nach Deutschland unterstellt nach Kenntnis der Bundesregierung die tschechische Seite?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

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)?

Für die Korridorsanierung Nürnberg–Regensburg spielt die Sachsen-Franken-Magistrale eine wichtige Rolle im Abschnitt Regensburg–Irrenlohe für die Umleitung von Schienengüterverkehren. Es wird mit Mehrverkehr von 20 Zügen pro Tag gerechnet. Die Strecke wird derzeit von der DB InfraGO AG zur Mehraufnahme von Güterverkehr vorbereitet. Für alle anderen Korridorsanierungen spielt die Sachsen-Franken-Magistrale nur für Notfall- und Havariekonzepte eine Rolle.

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?

Die konkreten Mehrkosten beim Transport von Personen und Gütern auf der Strecke lassen sich nicht eindeutig beziffern.

21. Welche Umleitungsfunktion soll die Sachsen-Franken-Magistrale erhalten, wenn der Aus- und Neubau der Strecke Dresden–Prag erfolgt?

Nach Auskunft der DB AG ist aus verkehrlichen Aspekten die Nutzung des Grenzübergangs Schirmding–Cheb und der Sachsen-Franken-Magistrale für Umleitungen während des Baus der Einbindung der Neubaustrecke Dresden–Prag zwar möglich. Die fehlende Elektrifizierung erschwert jedoch die Nutzung durch internationalen Güterverkehr. Bei Elektrifizierung Hof–Marktredwitz–Schirmding–Cheb würde die Notwendigkeit des mehrfachen Lokwechsels entfallen.

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?

Der Bund hält an dem Bedarfsplanvorhaben ABS Nürnberg–Marktredwitz–Hof/Grenze D/CZ fest und strebt eine Realisierung an, sofern Haushaltsmittel in ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen.

23. In welchen Teilen gilt die Sachsen-Franken-Magistrale als militärische Verkehrsinfrastruktur, und welche besonderen Sanierungs- und Ausbauefordernisse ergeben sich daraus?

Die Eisenbahnstrecke Nürnberg–Marktredwitz–Schirnding ist Teil des Militäreisenbahngrundnetzes. Sanierungs- und Ausbauefordernisse liegen gegenwärtig nicht vor.

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?

Die Fragen 25 und 26 werden gemeinsam beantwortet.

Die Nutzung des City Tunnel Leipzig ist für Züge des Fernverkehrs potenziell möglich.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.