

Fragenkatalog zur Neubewertung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses des Ausbauprojekts Nürnberg-Marktredwitz-Schirnding/CZ-Grenze

Bewertung des Personenfernverkehrs

Die demografische Entwicklung in der Region stellt sich besser dar als prognostiziert. Zahlen der Bundesagentur für Arbeit vom Juni 2021 veranschaulichen indes, dass zwischen Nürnberg und den Anrainer-Kommunen der Franken-Sachsen-Magistrale intensivere Pendelbeziehungen sozialversicherungspflichtig Beschäftigter existieren als beispielsweise in Richtung Oberpfalz. Weiterhin würde der Lückenschluss zwischen Nürnberg und Marktredwitz wieder eine durchgängige Verbindung auf der Franken-Sachsen-Magistrale ermöglichen, wie sie bereits bis zum Fahrplanwechsel 2014 bestanden hatte. Seinerzeit wurde in Folge der vollständigen Elektrifizierung auf sächsischer Seite die Verkehre in Hof gebrochen, was eine Reduzierung der Fahrgastzahlen um bis zu 25 Prozent zur Folge hatte.

Der Fernverkehr wird – entgegen den Erwartungen Bayerns und der Region – nur von Nürnberg nach Eger/Cheb unterstellt und auch nur als zweistündliche FR-Linie geführt, deren wirtschaftliche Rahmenbedingungen nicht geklärt sind.

Daraus ergeben sich für uns folgende Fragen:

- *Wurden bei der Berechnung des Fahrgastaufkommens im Planfall die Fahrgastzahlen auf der Franken-Sachsen-Magistrale von vor 2014 berücksichtigt, als die Verkehre noch nicht in Hof gebrochen wurden?*
- *Mit wie vielen Personenkilometern auf der FSM wurde im Bezugs- und im Planfall gerechnet bei der Neubewertung und im Vergleich gegenüber der ursprünglichen Bewertung im Zuge der Erstellung des BVWP 2030?*
- *Wie erklärt sich die deutliche Verschlechterung des Nutzens im SPV gegenüber der ursprünglichen Bewertung im Rahmen des BVWP 2030?*
- *Warum gibt es keine direkte FV/FR-Linie Nürnberg – Chemnitz – Dresden, wo doch insbesondere für Chemnitz/Zwickau/Plauen die Erreichbarkeit Süd- und Südwestdeutschlands via Nürnberg am schnellsten realisiert werden kann?*
- *Welche Reisezeiten sind für Nürnberg – Prag über Eger/Cheb unterstellt und ggf. über Furth im Wald im Rahmen der Metropolenbahn?*
- *Warum werden im Fernverkehr keine bogenschnellen Neigetechnik-Fahrzeiten unterstellt, obwohl die Franken-Sachsen-Magistrale zwischen Dresden und Hof mit erheblichen Mitteln des Bundes für die Geschwindigkeit von 160 km/h ausgebaut wurde, die nur mit Neigetechnikfahrzeugen ausgefahren werden kann?*

Bewertung des Personennahverkehrs

Für die Franken-Sachsen-Magistrale wurden verschiedene Betriebskonzepte entwickelt und zum Teil auch zwischen BEG und DB Netz abgestimmt.

Die Elektrifizierung der FSM ist die Grundvoraussetzung für den Ausbau der Nürnberger S-Bahn im sogenannten „Sektor Nordost“, wie ihn die BEG in ihrer Verkehrlichen Aufgabenstellung dargelegt hat. Die bauliche und verkehrliche Verflechtung ist so eng, dass eine separate Bewertung des BVWP-Projekts FSM und des GVFG-Projekts Sektor Nordost nicht sachgerecht erscheint.

- *Ist der Bund bereit, nach Vorbild der Bewertung des Ausbaus der S-Bahnstrecke Hamburg – Ahrensburg (- Lübeck) das BVWP-Projekt FSM und das GVFG-Projekt Sektor Nordost in einer übergreifenden Nutzen-Kosten-Untersuchung zu bewerten?*
- *Inwiefern wurden in die Bewertung künftige Steigerungen im SPNV auf Grundlage der angestrebten Mobilitäts- und Verkehrswende berücksichtigt?*
- *Die für den Planfall ausgewiesenen Verkehrsbelastungen wurden auf einigen Relationen schon 2019 allein durch die SPNV-Nachfrage erreicht oder überschritten. Woraus erklären sich Stagnation oder Nachfragerückgänge zum Beispiel zwischen Nürnberg und Hersbruck oder zwischen Pegnitz und Bayreuth?*
- *Auf welcher Fahrplankonzeption bauen die SPNV-Zugzahlen und Reisezeiten für die NKU auf?*
- *Weshalb wurde ein SPNV-Konzept unterstellt, das offensichtlich nicht mit dem Freistaat Bayern abgestimmt wurde?*
- *Ist der Bund bereit, die Nutzen-Kosten-Untersuchung mit einem SPNV-Konzept zu wiederholen, das mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft abgestimmt ist?*
- *Warum wird das politische Ziel einer Verdoppelung des Schienenpersonenverkehrs nicht für das Projekt unterstellt?*

Bewertung des Güterverkehrs

Der ursprünglichen Bewertung der Strecke Nürnberg-Marktredwitz-Cheb im Schienengüterverkehr für den BVWP 2030 liegen im Planfall 23 zusätzliche Güterzüge zugrunde, demnach 19 Züge von anderen Relationen verlagert werden und vier Züge neu hinzukommen. Bedenkt man, dass der Bund bestrebt ist, bis 2035 25 Prozent des Straßengüterverkehrs auf die Schiene zu verlagern, erscheint die prognostizierte Verkehrsverlagerung sehr konservativ – zumal der eklatante Fahrer- und Fachkräftemangel eine verstärkte Verlagerung von der Straße auf die Schiene notwendig macht, wenn die Transportleis-



tung auf bisherigem Niveau aufrechterhalten werden soll. Eine Gutachterliche Stellungnahme im Auftrag des Sächsisch-Bayerischen Städtenetzes aus dem Sommer 2021 geht entsprechend von 45 statt 23 zusätzlichen Zugpaaren pro Tag aus.

In Deutschland gilt in langen Tunneln auf Hochgeschwindigkeitsstrecken ein Begegnungsverbot zwischen Reise- und Güterzügen. Zusammen mit den stark unterschiedlichen Geschwindigkeiten (ICE 300 km/h, Güterzug 90-120 km/h) führt dies dazu, dass die NBS Erfurt – Bamberg tagsüber für Güterzüge so gut wie gar nicht genutzt werden kann. Die aktuellen, zwischen Bund und DB abgestimmten Zugzahlen sehen deshalb dort zwischen 22 und 6 Uhr 30 und zwischen 6 und 22 Uhr 4 Güterzüge pro Tag vor. Erschwerend kommt hinzu, dass DB Netz derzeit in den Nächten Montag – Donnerstag sowie Samstag/Sonntag von 23 und 6 Urein sogenanntes „Instandhaltungsfenster“ vorsieht, in dem keine Zugfahrten möglich sind.

Zwischen den wirtschaftsstarken Industrieregionen Stuttgart / Augsburg / Nürnberg auf der einen und Dresden / Schlesien (Polen) auf der anderen Seite besteht erheblicher Austausch von Waren und Industriegütern. Darüber hinaus sind enorm wachsende Gütermengen zwischen ost- und mitteleuropäischen Staaten festzustellen, ebenso ein dringender Bedarf, die Westanbindung der östlichen Randstaaten der EU zu stärken. Die Strecke über Marktredwitz, Hof und Chemnitz - Riesa nach Dresden ist etwa genauso lang wie die Route über die NBS Nürnberg – Bamberg – Erfurt, in Richtung –Elsterwerda – Horka - Grenze D/PL ist sie ca. 20 km bzw. 4% länger. Im Gegenzug ermöglicht sie jedoch die Verlagerung tagsüber stattfindender Verkehre von der Straße auf die Schiene. Zudem erlaubt die FSM erheblich höhere Anhängelasten als die Steilstrecke über Kronach – Saalfeld. Selbst im Vergleich zur weniger steil trassierten Schnellfahrstrecke VDE 8.1 erlaubt die FSM samt weiterem Verlauf Richtung Mittweida – Riesa rund 40% höhere Anhängelasten.

Trotz der genannten zahlreichen Vorteile der FSM steigt nach deren Elektrifizierung die Zugzahl zwischen Chemnitz und Riesa um nur einen einzigen und zwischen Elsterwerda und Horka um keinen einzigen Zug.

Das oben Gesagte gilt sinngemäß auch für Züge aus Richtung München und Ingolstadt, da diese aufgrund von Kapazitätsengpässen nicht nach Regensburg und auf den Ostkorridor gelangen können. Somit ist die FSM für ganz Bayern mit Ausnahme Niederbayerns und der Oberpfalz sowie für Württemberg die einzige tagsüber nutzbare Strecke für schwere Güterzüge in Richtung Sachsen und Polen.

Daraus ergeben sich für uns folgende Fragen:

- *Mit wie vielen Zügen pro Tag wurde im Planfall gerechnet?*
- *Welche Ursachen liegen der deutlich schlechteren Neubewertung des NKV im Güterverkehr zugrunde?*

- *Warum unterscheiden sich die Berechnungen, die der Neubewertung zugrunde liegen so stark von denen des Städtenez-Gutachtens?*
- *Inwieweit sind die gegenwärtigen Rahmenbedingungen und Herausforderungen der Logistik- und Transportbranche bei der Berechnung künftiger Bedarfe mitberücksichtigt worden?*
- *Weshalb wurden in der NKU gemäß Folie Nr. 20 über 24 h betrachtet 77 Züge auf der NBS unterstellt, also mehr als doppelt so viel wie in den zwischen DB und Bund abgestimmten Zahlen für 2030?*
- *Wurden das Tunnelbegegnungsverbot, die mehrmals pro Woche erforderlichen Totalsperrungen für nächtliche Wartungsarbeiten und die im Vergleich zur FSM geringere Grenzlast bei der Ermittlung der Zahl von 77 Güterzügen pro Tag berücksichtigt?*
- *Wenn nein: Ist der Bund bereit, die Verteilung der Güterzüge zwischen VDE 8.1 und FSM anhand der vorgenannten Randbedingungen Tunnelbegegnungsverbot, Instandhaltungsfenster und stark unterschiedlicher Grenzlast zu überprüfen und die Nutzen-Kosten-Rechnung entsprechend anpassen zu lassen?*
- *Wie viele Güterzüge unterstellt das Verkehrsmodell in der Relation von Stuttgart / Augsburg Nürnberg / München nach Dresden / Schlesien pro Tag?*
- *Weshalb ergibt sich nach Elektrifizierung der FSM keine Veränderung der Zugzahlen zwischen Riesa und Elsterwerda, obwohl Nürnberg – Hof – Chemnitz – Riesa – Elsterwerda die einzige tagsüber befahrbare Route wäre und eine rund 40% höhere Anhängelast erlaubt?*
- *Ist der Bund bereit, die Nutzen-Kostenrechnung in einer Variante nachrechnen zu lassen, die für einen angemessenen Anteil der Züge von Süddeutschland nach Dresden / Polen den Laufweg via FSM und Riesa vorsieht?*
- *Warum wurden die Erkenntnisse aus der EBWU von DB Netz nicht mitverarbeitet, die Grundlage für Infrastrukturdimensionierung der FSM waren? Wie verändern sich Reisezeiten und Nutzen, wenn stattdessen der Deutschlandtakt (3. Entwurf Zielfahrplan) herangezogen wird?*

Die Elektrifizierung mit Aufweitung des Lichtraumprofils eröffnet Containerzügen die Nutzung der FSM, so etwa auch die eurasischen Containertransporte von und nach Süddeutschland, die bislang stets mit weiten Umwegen über Duisburg oder Hamburg geführt werden müssen. Wurde dieser zusätzliche Nutzen der Elektrifizierung in der Bewertung berücksichtigt?

Bewertung von Umwelt- und Klimafaktoren

Seit dem 1. Juli 2022 gilt die neue standardisierte Bewertung von Schienenverkehrsprojekten im Rahmen der GVFG-Förderung. Dies hat zur Folge, dass der Kostenansatz je Tonne CO₂ mit 670 Euro bemessen wird. Bei der Neubewertung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses der Strecke Nürnberg-Marktredwitz-Eger/Cheb wurde ein CO₂-Preis von damals 150 Euro zugrunde gelegt. Bedenkt man zudem, dass der Verkehr in Bayern laut Bayerischem Klimaschutzgesetz der größte anthropogene CO₂-Emmisor ist, sich Bund und Freistaat ehrgeizige Klimaschutzziele gesteckt haben, die den Verkehrssektor

inkludieren und die Franken-Sachsen-Magistrale oftmals als „schmutzigste Bahnstrecke Deutschlands“ bezeichnet wird, ergeben sich für uns hieraus folgende Fragen:

- *Steht die mündliche Einschätzung der Firma Intraplan, wonach ein anderer Ansatz für den CO2-Preis keine merkliche Auswirkung auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis erwarten ließe, im Einklang mit den Erfahrungen, die das BMDV mit ersten NKU'en für GVFG-Projekte nach neuem Verfahren gemacht hat?*
- *Ist der Bund bereit, im Sinne einer Gleichbehandlung von Güter- und Personenverkehr die NKU für die FSM mit dem CO2-Kostenansatz gemäß neuer Verfahrensanleitung für GVFG-NKU'en zu wiederholen?*
- *Inwieweit wurden die klima- und umweltpolitischen gesetzgeberischen Rahmenbedingungen bei der Berechnung des NKV – auch im Vergleich zu den ursprünglichen Berechnungen für den BVWP 2030 – mitberücksichtigt?*

Antriebstechnik

In der aktuellen Nutzen-Kosten-Untersuchung wurde unterstellt, dass die Fahrgäste nach der Elektrifizierung bei jedem zweiten Zug nicht mehr wie heute ohne Umsteigen von Bayreuth nach Nürnberg fahren können, sondern in Pegnitz von Diesel- auf Elektrozüge umsteigen müssen. Dies reduziert den volkswirtschaftlichen Nutzen des Projekts FSM. Dies ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass der Brechpunkt der Verkehrsströme auf der Achse Nürnberg – Bayreuth – Hof nicht in Schnabelwaid liegt, sondern in Bayreuth. Der eingangs erwähnte volkswirtschaftliche Schaden wäre in der aktuellen NKU nicht aufgetreten, wenn die Strecke Schnabelwaid – Bayreuth als Bestandteil der FSM und nicht als Bestandteil der Oberfrankeachse betrachtet und bewertet worden wäre.

In der aktuellen Nutzen-Kosten-Untersuchung wurde zudem gemäß Folie Nr. 3 unterstellt, dass die Züge von Simmelsdorf-Hüttenbach nach Nürnberg die Oberleitung der FSM zwischen Neukirchen a. Sand und Nürnberg nicht nutzen, sondern mit Diesel unter Fahrdracht verkehren. Hierdurch wird ein möglicher Nutzen des Projekts FSM nicht gehoben.

Die Franken-Sachsen-Magistrale schafft die Grundlage, um angrenzende Bahnstrecken mit Akkufahrzeugen befahren zu können. Setzt man die Reichweite einer Akkuladung mit 80 km an, so kann die RB-Linie Marktredwitz – Bayreuth nur dann auf Akkuzüge umgestellt werden, wenn der Abschnitt Marktredwitz – Kirchenlaibach, der ja Teil der FSM ist, elektrifiziert wird.

Anknüpfend daran könnte man die Elektrifizierung des Streckenabschnitts Kirchenlaibach – Seybothenreuth zum Nachladen von Akkuzügen während der Fahrt unterstellen. Dies würde es bei geringen Investitionen ermöglichen, auch die langlaufende RB-Linie Weiden – Kirchenlaibach – Bayreuth – Weidenberg auf Akkuzüge umzustellen. Dies alles ist nur auf Basis einer vorhandenen Bahnstromversorgung durch die FSM möglich.

Daraus ergeben sich für uns folgende Fragen:

- *Ist der Bund bereit, eine neue Variante der NKU zu rechnen, in der die BVWP-Strecke Schnabelwaid – Bayreuth nicht als Teil des BVWP-Projekts Oberfrankenachse betrachtet, sondern kosten- und nutzenseitig in die NKU für die FSM integriert wird?*
- *Wenn nein, warum nicht?*
- *Wenn nein, wäre der Bund alternativ bereit, nach Vorbild der Strecke Hamburg – Ahrensburg (-Lübeck) das BVWP-Projekt FSM zusammen mit einem etwaigen GVFG-Projekt Schnabelwaid – Bayreuth in einer übergreifenden NKU zu bewerten?*
- *Ist der Bund bereit, eine weitere Variante der NKU rechnen zu lassen, 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?*
- *Ist der Bund bereit, eine weitere Variante der NKU rechnen zu lassen, in der die RB-Linie Marktredwitz – Kirchenlaibach - Bayreuth im Mitfall auf Akkuzüge umgestellt wird (die Akkus würden dann zwischen Marktredwitz und Kirchenlaibach während der Fahrt aufgeladen)?*
- *Ist der Bund bereit, eine weitere Variante der NKU rechnen zu lassen, in der die Kosten einer Elektrifizierung Neukirchen a. Sand - Simmelsdorf-Hüttenbach und der Nutzen eines elektrischen Betriebs auf der Linie N34 Nürnberg – Simmelsdorf-H. mit einbeziehen würde?*
- *Ist der Bund bereit, eine weitere Variante der NKU rechnen zu lassen, in der die Kosten einer Teilelektrifizierung Kirchenlaibach – Seybothenreuth und den Nutzen einer Umstellung der RB-Linie Weiden – Bayreuth – Weidenberg auf Akkubetrieb mit eingerechnet würden – evtl. auch als Verbund-NKU nach Vorbild der Strecke Hamburg – Ahrensburg (-Lübeck)?*

Bewertung der Kosten

Ausbau und Elektrifizierung des Lückenschlusses auf der Franken-Sachsen-Magistrale zwischen Nürnberg und Marktredwitz sind voraussetzungsreich und daher kostenintensiv. Im BVWP 2030 wurde mit Gesamtkosten von 1,194 Mrd. Euro kalkuliert, wobei 841,7 Millionen Euro auf den Aus- und Neubau und 353,2 Millionen Euro auf Erhalt- und Ersatzmaßnahmen entfielen. Laut DB Netz fallen 22 Prozent der Gesamtkosten allein auf Tunnel und 13 Prozent auf Kreuzungsbauwerke an der Strecke. Im Rahmen der Vorplanung hat DB Netz Ansätze zur Optimierung der Kostenstruktur erarbeitet und dem Bundesgutachter für die Bedarfsplanüberprüfung zugeleitet.

Unabhängig vom BVWP-Projekt FSM will der Bund das gesamte deutsche Schienennetz (d.h. auch die FSM) mit ETCS ausstatten lassen. Die Wirtschaftlichkeit dieser Umrüstung wurde in einer separaten Rechnung bereits nachgewiesen. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb Intraplan auf Folie 2 die Kosten

für die ETCS-Ausstattung bestimmter Streckenabschnitte als Projektkosten der FSM aufgeführt werden.

Die Franken-Sachsen-Magistrale umfasst die Strecke Nürnberg – Marktredwitz – Hof / - Schirnding. Der Streckenabschnitt Marktredwitz – Hof ist zugleich auch Bestandteil des Bedarfsplanprojekts Nr. 16 ABS Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling. . Man könnte insofern unterstellen, dass dieser Streckenabschnitt aus dem Projekt Hof – Regensburg finanziert wird und nicht im Projekt FSM.

Daraus ergeben sich für uns folgende Fragen:

- *Welche Gesamtkosten wurden für Aus- und Neubau wie auch für Erhaltungs- und Ersatzbaumaßnahmen im Rahmen der Neubewertung veranschlagt? Könnten in einer Aufstellung diese Kosten transparent dargelegt werden?*
- *Inwieweit fanden die Optimierungsansätze der DB bei der Veranschlagung der Kosten Berücksichtigung? Könnten in einer Aufstellung diese Kosten transparent dargelegt werden?*
- *Wie stark sinken die Kosten des Projekts FSM, wenn man die Kosten für die ETCS-Ausstattung herausnimmt.*
- *In welcher Größenordnung sinken die Kosten für die FSM, wenn man ausschließlich die Kosten für Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Nürnberg – Marktredwitz – Schirnding (ohne Hof - Marktredwitz) anrechnet?*
- *Ist der Bund bereit, eine neue Variante der NKU rechnen zu lassen, in der das BVWP-Projekt Ostkorridor Süd (Hof – Regensburg – Obertraubling) bereits im Ohnefall unterstellt ist und folglich dem Mitfall nur der Nutzen und die Kosten für den Abschnitt Nürnberg – Marktredwitz – Grenze D/CZ unterstellt werden?*

Resilienz

Laut einer Prognose der DB gelten bis 2030 ca. 9.000 Streckenkilometer im deutschen Bahnnetz als hochbelastet. Dies trifft u.a. auf die Neubaustrecke Nürnberg-Erfurt-Leipzig und die Elbtalstrecke zu. Weil ein Umspannen von E-Loks auf dieselbetriebene Triebfahrzeuge kostenintensiver ist als die *Die-selinsel Südsachsen/Nordostbayern* zu umfahren, gelten beide Strecken als Ausweichtrassen für den Güterverkehr, was zu einer zusätzlichen Inanspruchnahme dieser stark frequentierten Strecken führt.

Daraus ergeben sich für uns folgende Fragen:

- *Welchen Stellenwert nahm der Aspekt der Resilienz im Zuge der Neubewertung des NKV ein?*
- *Sollte dieser keine größere Gewichtung erfahren haben, wieso ist dem so?*
- *Was spricht gegen die elektrifizierte Strecke Nürnberg-Marktredwitz-Cheb als Alternativroute und By-Pass-Trasse für die Nord/Süd- und Ost/West-Verkehre im SGV und SPV?*

Neigetechnik

Inwieweit die Neigetechnik auch in Zukunft in Bayern zum Einsatz kommen soll, wird gegenwärtig noch vom Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr sowie der BEG ergebnisoffen untersucht. Der Deutschland-Takt setzt wiederum auf der Franken-Sachsen-Magistrale auf bayerischer Seite die Neigetechnik voraus, weshalb deren potenzielles Ende gravierende Auswirkungen auf den Taktfahrplan als solches hätte.

Die Neigetechnik stellt auf kurvenreichen Strecken seit vielen Jahren ein bewährtes Mittel dar, im SPNV Reisezeiten zu verkürzen, bessere Anschlüsse herzustellen und Begegnungsbahnhöfe in eingleisigen Abschnitten zu sparen. Die Reisezeiten stellen sich hier konkret in Minuten wie folgt dar:

| Relation | Status quo | Bezugsfall | Planfall | Fz-Verlängerung | Planfall |
|-------------|------------|------------|----------|-----------------|----------|
| N – BT | 52 | 59 | 59 | + 7' | |
| N – BT – HO | 105 | 124 | 116 | + 11' | |
| N – MW – HO | 97 | 109 | 101 | + 4' | |

Daraus ergeben sich für uns folgende Fragen:

- Kann die Elektrifizierung auf einer kurvenreichen Strecke wie Nürnberg-Marktredwitz-Cheb bei Abschaffung der Neigetechnik potenzielle Verzögerungen kompensieren und damit das Einhalten des Taktfahrplans gewährleisten?
- Falls nein, welche Auswirkungen hätte das Ende der Neigetechnik auf den Taktfahrplan und die damit verbundenen prognostizierten Fahrgastzahlen?
- Wurde die Neigetechnik bei der Neubewertung des NKV der Strecke Nürnberg-Marktredwitz-Eger/Cheb als gesetzt berücksichtigt oder nicht?
- Welche entsprechenden Auswirkungen hat ggf. die (Nicht-)Berücksichtigung der Neigetechnik auf die Neubewertung des NKV?
- Warum wurden die vorliegenden, zwischen DB Netz und BEG abgestimmten Fahrplankonzepte mit Neigetechnik nicht verwendet, obwohl die Neigetechnik im Deutschlandtakt im SPNV unterstellt und auch der Infrastrukturausbau für schnelle Fahrzeiten mit Neigetechnikzüge ausgelegt ist?
- Ist der Bund bereit, den Widerspruch zwischen seinem Masterplan Deutschland-Takt und der NKU für die FSM dahingehend zu beseitigen, dass er die NKU auf Grundlage der im Deutschlandtakt unterstellten Neigetechnik überarbeiten lässt?

Bewertungssystematik

Die vom Bund vorgegebenen Parameter der Nutzen-Kosten-Untersuchung für Bedarfsplanprojekte wie z.B. der FSM unterscheiden sich insbesondere hinsichtlich der Elektrifizierung erheblich von den



Parametern der NKU für Nahverkehrsprojekte (sogenannte Standardisierte Bewertung 2016+). Mit „2016+“ ergibt sich in der Regel ein deutlich höherer volkswirtschaftlicher Nutzen, da für den nicht elektrifizierten Betrieb höhere Kosten unterstellt werden.

Aufgrund maroder Brücken kann die FSM derzeit nur eingeschränkt im Güterverkehr genutzt werden. Die Zugzahlenprognose für den Ohnefall- und Mitfall bauen jedoch nach Aussage von Intraplan unter anderem auf den aktuellen, durch die Brückenproblematik verfälschten Verkehrsmengen und Modal Split-Werten entlang der FSM auf.

Bei Schienenprojekten ist es gängige Praxis, dass eine auskömmliches Nutzen-Kosten-Verhältnis erst nach mehrere Variantenbetrachtungen erreicht wird, in denen der Zuschnitt der Infrastruktur und des Verkehrsangebots (z.B. Zugzahlen, Liniendurchbindungen) optimiert werden.

Daraus ergeben sich folgende Fragen:

- *In welcher Größenordnung würde sich der Nutzen des Projekts verbessern, wenn man das Verfahren 2016+ anwenden würde?*
- *Inwieweit wurden im Gutachten die heutigen Verkehrsströme als Absprungbasis für die Verkehrsprognosen herangezogen?*
- *Inwieweit beeinflusst die seit einigen Jahren eingeschränkte Nutzbarkeit der Strecke aufgrund maroder Brücken und der deshalb reduzierte Güterverkehr die Annahmen zum Nachfragepotential der Strecke im Güterverkehr im Ohne- und ggf. daraus folgend auch im Mitfall?*
- *Wurden im Zuge der Erstellung der NKU für die FSM weitere Varianten betrachtet?*
- *Wenn nein, warum nicht?*
- *Wenn ja, welche Variante waren dies bzw. worin entschieden sich diese Varianten von der in der vorliegenden Präsentation vorgestellten Grundvariante?*
- *In welcher Höhe unterschieden sich in diesen Varianten der Nutzen und die Kosten von der Grundvariante?*
- *Wurde auch eine Variante betrachtet, bei der der Zuschnitt der Infrastrukturmaßnahme deutlich von der Grundvariante abweicht?*
- *Wurde auch eine Variante betrachtet, bei der die Verkehrsmengen oder die Verteilung der Verkehre auf die einzelnen Strecken deutlich von der Grundvariante abweicht?*

Ausblick: Franken-Sachsen-Magistrale quo vadis?

Die Strecke Nürnberg-Reichenbach/CZ-Grenze gilt gemäß Koalitionsvertrag der Bundesregierung als systemrelevant und soll entsprechend ausgebaut werden. Darüber hinaus ist die Elektrifizierungslücke Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, welche gemäß einem Staatsvertrag mit Tschechien noch geschlossen werden muss. Der Bahnbeauftragte des Bundes, Staatssekretär Theurer stellte angesichts



des Ergebnisses der Neubewertung in Aussicht, dass die Finanzierung des Ausbaivorhabens anstelle des BVWPs über ein alternatives Bahnelektrifizierungsgesetz gesichert werden könnte.

Daraus ergeben sich folgende Fragen:

- *Ist angesichts der steigenden und bedingt nur schwer zu kalkulierenden Preisentwicklung das bisherige Bewertungsverfahren und der Fokus auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis bei Ausbaivorhaben des Bundesverkehrswegeplans noch sinnvoll?*
- *Wie muss bzw. kann eine Bewertungsmatrix zur Priorisierung von noch auszubauenden Bahnstrecken jenseits des BVWP und vor dem Hintergrund der politisch gewünschten Verkehrs- und Mobilitätswende in Deutschland aussehen?*
- *Welche Perspektive kann und muss es für die Franken-Sachsen-Magistrale geben, wenn eine vollständige Elektrifizierung der Strecke nicht durchführbar sein wird?*

