

Kleine Anfrage*

der Abgeordneten Caren Lay, Sabine Leidig, Michael Leutert, Herbert Behrens, Dr. Barbara Höll, Katja Kipping, Thomas Lutze, Dr. Ilja Seifert, Dr. Axel Troost, Jörn Wunderlich, Sabine Zimmermann und der Fraktion DIE LINKE.

Fernverkehrsanbindung sächsischer Städte

Das Fernverkehrsangebot der Deutschen Bahn AG in Sachsen soll weiter ausgedünnt werden. Hintergrund sei nach Auskunft der Bahn ein Tausch der Radsätze, währenddessen das Fahrangebot verringert werde. Doch schon jetzt sind überfüllte Züge für Fahrgäste, die sich etwa zwischen der sächsischen Landeshauptstadt Dresden und der Bundeshauptstadt Berlin bewegen, Realität. Bereits seit Jahren hängt die Bahn Sachsen zunehmend vom Fernbahnnetz ab.

Die Zugverbindung zwischen Dresden und Berlin dauert heute fahrplanmäßig mindestens 2 Stunden und 16 Minuten. 2012/2013 soll die Reisezeit 103 Minuten betragen. 1936 benötigte ein Schnellzug auf der Strecke nur 100 Minuten. Zusätzlich sind die Fahrgäste auf der Strecke häufigen Verspätungen ausgesetzt.

Auch wenn die Bundesregierung ihre Zuständigkeit für das operative Geschäft der Bahn abgegeben hat, trägt sie weiterhin Verantwortung für den Bahnverkehr. Dies ergibt sich aus Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes. Darin heißt es:

„Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.“

Auf der Basis dieses Grundgesetzartikels sehen nicht nur viele Verkehrsexperten, sondern auch der Bundesrat die Bundesregierung in der Pflicht, nicht nur eine ausreichende Versorgung mit Bahninfrastruktur sicherzustellen, sondern auch ein ausreichendes Verkehrsangebot im öffentlichen Schienenpersonenverkehr. So hatte der Bundesrat einen Gesetzentwurf zur Gewährleistung des Schienenpersonenfernverkehrs (Bundestagsdrucksache 16/9903) verabschiedet, der aber vom Bundestag in der 16. Wahlperiode nicht abschließend behandelt wurde und somit der Diskontinuität anheim gefallen ist.

Vor diesem Hintergrund verwundert die Aussage des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, vom 19. April 2010 in der Leipziger Volkszeitung auf die Frage, warum die Politik es dulde, dass die Bahn den Freistaat Sachsen abhänge, „[d]ie Politik kann da allerdings nichts machen“. Dies umso mehr, da wegen des öffentlichen Protests, auch seitens der sächsischen Landesregierung, die ursprünglichen Pläne der Bahn für das Fernverkehrsangebot in Sachsen mittlerweile etwas nachgebessert wurden.

Auch die Investitionsstrategie der Bundesregierung im Schienenverkehr wirft Fragen auf. Einerseits wird das Bahnhofsumbauprojekt Stuttgart 21 für nach

* Die Kleine Anfrage wurde mit Schreiben vom 22. Juni 2010 von der Fraktion DIE LINKE. zurückgezogen.

derzeitigem Stand mehr als 4 Mrd. Euro gebaut – nach Auffassung des Bundesrechnungshofes maßgeblich aus Mitteln des Bundes. Kritiker gehen von deutlich mehr aus. Andererseits sieht die Bahn Schienenprojekte, die auf internationale Vereinbarungen zurückgehen wie z. B. Dresden–Prag, wegen der fehlenden konkreten Finanzierung als unsicher an.

Wir fragen die Bundesregierung:

I. Fernverkehrsanbindung sächsischer Städte allgemein

1. Welche eigenen verkehrspolitischen Ziele und Prioritäten hat die Bundesregierung in Bezug auf die Fernverkehrsanbindung sächsischer Städte?
2. Welchen Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung ihrerseits, um der fortlaufenden Ausdünnung der Fernverkehrsanbindung sächsischer Städte und sich verschlechternden Taktzeiten entgegenzuwirken – auch über die mit der Neigetechnik begründeten zeitlich befristeten Einschränkungen hinweg?
3. Wie bewertet die Bundesregierung, dass die Bahn ihre Planungen für das Fernverkehrsangebot in Sachsen ab dem Winterfahrplan auf öffentlichen Protest und die Intervention der sächsischen Landesregierung nachgebessert hat?
4. Wieso sagte Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer, „die Politik kann da allerdings nichts machen“ (s. o.)?
5. Mit welchen veränderten Taktzeiten, zusätzlichen Umstiegen und sonstigen Behinderungen müssen Fahrgäste ab dem Winterfahrplan in Sachsen rechnen (bitte jeweils im Vergleich zu allen und für alle derzeit bestehenden Fernverkehrsverbindungen angeben)?
6. Welche Pläne existieren, um die als Fernverkehrsstrecke ausgebaut Sachsen-Franken-Magistrale Dresden–Chemnitz–Zwickau–Bayreuth–Nürnberg für den Fernverkehr zu nutzen?
7. Wie viel Prozent der für den Ausbau von Schienenwegen vorgesehenen Mittel des Bundes sind in den letzten 20 Jahren in Sachsen investiert worden (bitte für jedes Jahr einzeln angeben)?

II. Strecke Dresden–Berlin

8. Wann wird der geplante Ausbau der Strecke Dresden-Berlin komplett für Tempo 160 realisiert sein?
Ist die Finanzierung für die letzten ausstehenden Bauabschnitte gesichert?
Welche noch nicht fertig gestellten Planfeststellungsabschnitte werden wann realisiert sein?
9. Bis wann wird der geplante Ausbau der Strecke Dresden-Berlin für eine Geschwindigkeit von 200 km/h umgesetzt sein?
10. Wie viele Fernverkehrszüge zwischen Berlin und Dresden halten derzeit am Bahnhof Berlin-Schönefeld Flughafen?
11. Wie viele Fernverkehrszüge, die zwischen Berlin und Dresden verkehren, werden nach Inbetriebnahme des neuen Flughafens Berlin-Brandenburg International am Flughafenbahnhof halten?
12. Wie viele Fernverkehrszüge, die zwischen Berlin und Dresden verkehren, sollen nach der Ertüchtigung der Dresdener Bahn in Berlin am Flughafen Schönefeld halten?

13. Wie viel Prozent der Fernverkehrszüge auf der Strecke Berlin–Dresden hatten 2009 eine Verspätung von mehr als 5 Minuten?
Wie groß war die Verspätung dieser Züge im Durchschnitt?
Wie viele Fernverkehrszüge der Deutschen Bahn hatten im Durchschnitt 2009 eine Verspätung von mehr als 5 Minuten?
14. Wie haben sich die Verspätungen auf der Strecke Dresden–Berlin/Berlin–Dresden in den letzten 20 Jahren entwickelt?
15. Wie erklärt die Bundesregierung, dass die derzeitige planmäßige Fahrzeit zwischen Berlin und Dresden mindestens 2 Stunden und 16 Minuten beträgt, während sie vor Baubeginn ausweislich des Verkehrsinvestitionsberichts 2009 (Bundestagsdrucksache 17/444) bei lediglich 117 Minuten lag?
Kann die Bundesregierung versichern, dass die Fahrzeitverlängerung ausschließlich baubedingt ist?
16. Wie hat sich die Fahrzeit zwischen Berlin und Dresden ausweislich der Fahrpläne der Deutschen Bahn in den letzten 20 Jahren entwickelt (bitte für jeden Fahrplan gesondert angeben)?
17. Wie haben sich die Zahl und Länge der Langsamfahrstellen an der Strecke Berlin–Dresden in den letzten 10 Jahren entwickelt (bitte für jedes Jahr gesondert angeben)?
18. Wie hoch sind die voraussichtlichen Kosten
 - a) für den Ausbau der Strecke Berlin–Dresden auf durchgehend Tempo 200?
 - b) Für den Ausbau der Strecke Dresden–Prag (deutscher Streckenabschnitt)?

III. Strecke Leipzig–Berlin

19. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass durch die Absicht der Bahn, ICE-Züge auf der Strecke München–Leipzig–Berlin ab dem Fahrplan 2011/2012 nicht mehr im Stundentakt fahren zu lassen, die Anbindung Leipzigs deutlich verschlechtert wird (Begründung)?
20. Welchen verkehrspolitischen Handlungsbedarf leitet die Bundesregierung ihrerseits daraus ab?
21. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass die Einschränkung des Verkehrsangebotes auf dieser Verbindung dauerhaft bestehen bleibt?

IV. Strecke Leipzig–Dresden

22. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass der Ersatz des ICE-Stunden-Takts durch den wechselnden Einsatz von ICE und IC und den überwiegenden Wechseltakt von 40 bzw. 80 Minuten die Attraktivität der Strecke stark einschränken wird (Begründung)?
23. Welchen verkehrspolitischen Handlungsbedarf leitet die Bundesregierung ihrerseits daraus ab?

V. Fernverkehrsanbindung von Riesa

24. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass der aktuelle Erhalt des Ein-Stunden-Takts in Riesa nicht nur ein Moratorium ist, sondern auch zukünftig unangetastet bleibt?

VI. Fernverkehrsanbindung von Chemnitz

25. Ist geplant, mit der Fertigstellung des Citytunnels Leipzig eine Fernverkehrsstrecke über Leipzig nach Chemnitz einzurichten?

Wenn ja, bis wann?

Wenn nicht, welche Probleme stehen einem solchen Vorhaben entgegen?

26. Inwieweit werden bei dem derzeit durchgeföhrten Um- und Ausbau des Chemnitzer Hauptbahnhofs die Erfordernisse des Fernverkehrs berücksichtigt?

27. Wie hoch ist das jährliche Fahrgastaufkommen von Chemnitz in Bezug auf Fernverkehrsziele unter Berücksichtigung der dafür notwendigen Umsteigebahnhöfe wie etwa Leipzig und Dresden?

Wie viele Fahrgäste im Fernverkehr haben jährlich entweder den Ausgangsbahnhof Chemnitz oder den Zielbahnhof Chemnitz?

Berlin, den 18. Mai 2010

Dr. Gregor Gysi und Fraktion