

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 17/2724 –**

### **Ausbaustufen der ABS Berlin–Dresden, künftiger Ausbaubedarf Dresden–Prag**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

In einer Pressemitteilung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung äußerte sich der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister, Jan Mücke, am 18. Juni 2010 zum Fortgang der Bauarbeiten bei der Ausbaustrecke Berlin–Dresden. Dabei erklärte er: „Ab 2012/2013 sollen weite Teile der Strecke schon mit 200 km/h befahrbar sein, so dass 2012/2013 deutlich höhere Fahrzeitgewinne als ursprünglich geplant realisiert werden können. Der Ausbau verzögert sich also nicht, im Gegenteil, der Bahnkunde profitiert schon deutlich früher von den kürzeren Fahrzeiten.“

Durch die Äußerung des Parlamentarischen Staatssekretärs und die Presseberichterstattung konnte der Eindruck entstehen, die Eisenbahnstrecke Berlin–Dresden sei tatsächlich zumindest abschnittsweise bald mit einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von 200 km/h befahrbar. Tatsächlich erfolgt in einer ersten Ausbaustufe allerdings zunächst ein Ausbau auf 160 km/h.

Nach § 15 Absatz 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) müssen Strecken, auf denen die Höchstgeschwindigkeit über 160 km/h liegt, mit Zugbeeinflussung ausgestattet sein. Außerdem sind nach § 11 Absatz 2 EBO Bahnübergänge bei einer Geschwindigkeit von mehr als 160 km/h unzulässig. Zwingende Voraussetzung für die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 200 km/h sind also die Ausrüstung der Strecke mit einer Linienzugbeeinflussung sowie die Beseitigung der Bahnübergänge.

Die Strecke (Berlin–)Dresden–Prag ist Bestandteil des paneuropäischen Korridors IV sowie des TEN-Projekts 22. Die Tschechische Republik und die sächsische Staatsregierung verweisen auf die hohe Bedeutung der Strecke und haben sich für den Bau einer Neubaustrecke im Korridor Dresden–Prag ausgesprochen.

Berlin–Dresden

1. Welche Streckenabschnitte zwischen Berlin und Dresden sind ab 2012/2013 mit einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von 200 km/h befahrbar?

Erst kurz nach der angesprochenen Pressemitteilung teilt die Deutsche Bahn AG mit, dass die Fahrzeitgewinne erst 2014 realisiert werden können. Ende 2014 sollen rund 80 Kilometer der insgesamt 125,3 Kilometer langen Strecke mit 200 km/h befahrbar sein. Es handelt sich dabei um die Abschnitte Wünsdorf–Doberlug-Kirchhain und Doberlug-Kirchhain–Hohenleipisch.

2. Ist die Geschwindigkeit betrieblich tatsächlich zu fahren, und wird sie damit fahrplanwirksam?

Ja

3. Gehen die vom Parlamentarischen Staatssekretär angesprochenen kürzeren Fahrzeiten tatsächlich auf die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 200 km/h zurück?

Neben Anhebung der Streckengeschwindigkeit in den oben genannten Streckenabschnitten werden weitere punktuell bestehende Langsamfahrstellen beseitigt und dadurch eine kürzere Fahrzeit erzielt.

4. Ist die Ausrüstung der vom Parlamentarischen Staatssekretär angesprochenen Abschnitte mit einer Linienzugbeeinflussung bis 2012/2013 abgeschlossen, und sind damit die Anforderungen nach § 15 Absatz 3 EBO erfüllt?

Auf den oben genannten Abschnitten soll bis 2014 die signaltechnische Ausrüstung der Strecke mit ETCS-Technik (ETCS – European Train Control System) abgeschlossen sein, damit ist die Anforderung nach § 15 Absatz 3 EBO erfüllt.

5. Ist die Beseitigung sämtlicher Bahnübergänge in den mit 200 km/h zu befahrenden Streckenabschnitten bis 2012/2013 abgeschlossen, und sind damit die Anforderungen nach § 11 Absatz 2 EBO erfüllt?

Bis 2014 sollen alle Bahnübergänge in den mit 200 km/h befahrbaren Streckenabschnitten beseitigt sein, damit sind dann die Anforderungen nach § 11 Absatz 2 EBO erfüllt.

6. Wie viele Bahnübergänge müssen beseitigt werden?

Im Abschnitt Wünsdorf–Hohenleipisch gibt es 21 Bahnübergänge. Die gesamte Ausbaustrecke Berlin–Dresden hat 35 Bahnübergänge.

7. Für welche Bahnübergangersatzmaßnahmen zwischen Berlin und Dresden wurden bereits Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen zwischen dem Vorhaben-träger und den jeweiligen Straßenbaulasträgern nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz abgeschlossen?

Es wurde noch für keine Bahnübergangsmaßnahme eine Eisenbahnkreuzungsvereinbarung abgeschlossen.

8. Für den Ersatz welcher Bahnübergänge befinden sich Kreuzungsvereinbarungen in Vorbereitung, und welche Kreuzungsvereinbarungen sind nach § 13 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bereits genehmigt?

Im Abschnitt Wünsdorf(a)–Hohenleipisch(a) befinden sich 18 Kreuzungsvereinbarungen nach §§ 3, 13 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EBKrG) in Vorbereitung, für drei weitere Bahnübergänge werden zurzeit die Planungsvoraussetzungen für die Kreuzungsvereinbarungen nach §§ 3, 13 EBKrG geschaffen.

#### Dresden–Prag

9. Wie beurteilt die Bundesregierung mittel- bis langfristig den Ausbaubedarf bei der Eisenbahnstrecke Dresden–Prag?

Die Bundesregierung hält an dem stufenweisen Ausbau der Strecke Berlin–Dresden–Prag fest. Für die erste Baustufe der Ausbaustrecke Berlin–Dresden sollen Mittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) beantragt werden. Ein weiterer Ausbaubedarf im Streckenabschnitt Dresden–Grenze D/CZ(–Prag) ist langfristig vorstellbar. Bei Vorliegen eines entsprechenden verkehrlichen Bedarfs wird der Ausbau auf deutscher Seite in Abstimmung mit der tschechischen Seite in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel erfolgen. Hierfür ist der Abschluss einer deutsch-tschechischen Vereinbarung erforderlich.

10. Welche Kapazität hat die Strecke durch das Elbtal im Personen- und Güterverkehr, und welche Auslastung wird heute erreicht?

Dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung liegen keine Aufschreibungen zu den Ist-Kapazitäten von Eisenbahnstrecken der DB Netz AG vor. Dies betrifft auch die Beantwortung der Frage 11.

Auf Nachfrage hat die DB Netz AG mitgeteilt, dass die zweigleisige Strecke Pirna–Bad Schandau–Grenze D/CZ(–Prag) eine Kapazität von 144 Zügen pro Tag und Richtung hat. Die Auslastung dieser Strecke beträgt zurzeit an einem mittleren Werktag neun Fernverkehrszüge pro Tag und Richtung, 36 Nahverkehrszüge pro Tag und Richtung und 37 Güterzüge pro Tag und Richtung.

11. Wie hat sich die Streckenauslastung seit 1989 entwickelt?

Die DB Netz AG hat mitgeteilt, dass die entsprechenden Fahrplanunterlagen für den angefragten Zeitraum nicht vollständig vorhanden sind. Für die DB Netz AG besteht die Pflicht zur Aufbewahrung dieser Daten für einen Zeitraum von sieben Jahren, das heißt maximal könnten die Daten für einen Zeitraum ab etwa 2003 erhoben werden. Gleichwohl würde dies nach Einschätzung der DB Netz AG einen erheblichen manuellen Zeitaufwand erforderlich machen. So geht die DB Netz AG allein für die Jahre 2009 und 2010 von ca. 15 Manntagen aus. Für den davor liegenden Zeitabschnitt bis 1989 sei ein deutlich höherer Zeitbedarf erforderlich. Deshalb hat die DB Netz AG bislang von der Aufbereitung der in der Anfrage geforderten Daten Abstand genommen.

12. Wie wirkt sich der mittelfristig geplante Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen auf die Streckenkapazität aus?

Nach Einschätzung der DB Netz AG hat ein Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen im konventionellen Betrieb keine nachteiligen Auswirkungen auf die Streckenkapazität. Sofern jedoch im Neigetechnikbetrieb und damit schneller als die anderen Züge gefahren wird, verringert sich in gemeinsam genutzten Streckenabschnitten die Kapazität aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeitsprofile.

13. Welche Bedeutung kommt der Strecke Dresden–Prag im internationalen Schienengüterverkehr insbesondere mit Blick auf die südosteuropäischen Länder zu?

Die Strecke Dresden–Prag gehört zu den bedeutendsten Schienengüterverkehrsverbindungen nach Südosteuropa.

14. Welche Prognosen für das Güterverkehrsaufkommen sind der Bundesregierung für die Strecke Dresden–Prag bekannt?

In einer Verkehrsprognose für das Jahr 2025 wurde für die Strecke Pirna–Děčín ein Güterverkehrsaufkommen von 1,99 Mio. Tonnen pro Jahr ermittelt.

15. Sind in absehbarer Zeit Kapazitätsengpässe zu erwarten?

Nach Einschätzung der DB Netz AG werden in absehbarer Zeit keine Kapazitätsengpässe auftreten.

16. Wie beurteilt die Bundesregierung vor dem Hintergrund der vorliegenden Verkehrsprognosen die Notwendigkeit einer Neubaustrecke für Mischverkehr im Korridor Dresden–Prag?

Es wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.