

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Daniela Wagner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/2826 –**

### **Künftige Entwicklung des Eisenbahnknotens Leipzig**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Der Eisenbahnknoten Leipzig steht in der kommenden Dekade vor weitreichenden strukturellen Veränderungen. Insbesondere mit der Vollendung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) Nr. 8.2 (Erfurt–Halle/Leipzig) und Nr. 8.1 (Erfurt–Nürnberg) wird sich die Angebotsgestaltung des Fernverkehrs in Leipzig verändern.

Vor einem tiefgreifenden Wandel steht auch der Schienenpersonennahverkehr in der Region Leipzig, wenn 2013 der City-Tunnel in Betrieb genommen wird.

Mit dem Ausbau des Rangierbahnhofs in Halle und dem Ausbau des so genannten Korridors Ost für den Seehafenhinterlandverkehr wird schließlich auch der Schienengüterverkehr im mitteldeutschen Raum neu geordnet.

#### Fernverkehrsanbindung Leipzigs

1. Wie beurteilt die Bundesregierung die Angebotsveränderungen auf der ICE-Linie 28, durch die Leipzig ab Dezember 2010 nur noch alle zwei Stunden durchgehende Verbindungen in Richtung Süddeutschland hat?

Nach Information der Deutschen Bahn AG (DB AG) sind die Angebotsveränderungen auf der ICE-Linie 28 ab Dezember 2010 aufgrund der technischen Probleme bei den Radachsen der ICE-Neigetechniktriebzüge unvermeidbar. Bis zur Lieferung und zum Einbau der neuen Radachsen wird die ICE-Linie 28 zweistündlich über Halle (Saale) statt über Leipzig geführt. Damit können die Reisezeitveränderungen insgesamt minimiert werden. Zudem wird eine zweistündliche Umsteigeverbindung via Naumburg angeboten, so dass insgesamt weiterhin eine stündliche Verbindung nach Nürnberg–München besteht. Außerdem sind in einzelnen Zeitlagen weitere Direktverbindungen vorgesehen.

2. Welche Informationen hat die Bundesregierung zum Betriebskonzept nach Inbetriebnahme des VDE Nr. 8.2 (Erfurt–Halle/Leipzig) bzw. Nr. 8.1 (Erfurt–Nürnberg), und welche Konsequenzen ergeben sich daraus für Leipzig?

Mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt im Zuge des VDE Nr. 8.1 und des VDE Nr. 8.2 wird die Knotenfunktion von Leipzig Hauptbahnhof im Fernverkehr deutlich verbessert. In Richtung Berlin, Dresden, Erfurt, Frankfurt/Main und Magdeburg–Hannover soll es nach Information der DB AG stündlich Direktverbindungen geben; nach Nürnberg–München ebenfalls, jedoch alle 2 Stunden mit Korrespondenz in Erfurt.

3. Welcher Umweg ergibt sich ab dem Fahrplanwechsel 2010 bei den Zügen in der Relation Berlin–München, die statt über Halle (Saale) den Weg über Leipzig nehmen?

Der Weg in der Relation Berlin–München ist über Leipzig 11 km länger.

4. Welcher Umweg entsteht mit Inbetriebnahme der VDE Nr. 8.2 und Nr. 8.1, wenn Fernverkehrszüge in der Relation Berlin–München statt auf direktem Weg über Halle (Saale) über Leipzig geführt werden?

Der direkte Weg in der Fernverkehrsrelation Berlin–München ist über Halle (Saale) ca. 32 km kürzer als über Leipzig.

5. Welcher Fahrtzeitverlust/Fahrtzeitunterschied ergibt sich für die Linienführung eines Fernverkehrszuges über Leipzig im Vergleich zu Halle (Saale) einschließlich des notwendigen Fahrtrichtungswechsels im Leipziger Hauptbahnhof nach Inbetriebnahme der Neubaustrecken?

Nach Inbetriebnahme der Neubaustrecken wird die Fahrzeit in der Fernverkehrsrelation Berlin–München über Halle (Saale) ca. 20 Minuten kürzer sein als über Leipzig.

6. Welche Varianten wurden bei der infrastrukturellen Einbindung der Neubaustrecke (NBS) Erfurt–Halle/Leipzig in den Knoten Leipzig untersucht?

Es wurden zur Einbindung des Knotens Leipzig/Halle in die NBS Erfurt–Leipzig mit Abzweig nach Halle fünf großräumige Trassenvarianten in einem Untersuchungsraum von ca. 3 700 km<sup>2</sup> untersucht und bewertet.

7. Was hat den Ausschlag für die jetzt im Bau bzw. in Betrieb befindliche Variante gegeben, und was sind die Vorzüge dieser Lösung?

Die in Bau befindliche Variante weist gegenüber den anderen Varianten nachstehende Vorteile auf:

- kürzeste Trassierungslänge und Fahrzeiten,
- Anbindung des Flughafens Leipzig/Halle, des Güterverkehrszentrums (GVZ) und der Neuen Messe,
- Möglichkeit, den ICE-Verkehr sowohl über Halle als auch über Leipzig in der Relation Berlin–München führen zu können.

In eisenbahnbetrieblicher, ökologischer und wirtschaftlicher Hinsicht stellt diese Variante die vorteilhafteste Trasse dar.

8. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass die jetzt realisierte bzw. im Bau befindliche Einbindung der NBS in den Knoten Leipzig hinsichtlich zu erzielender Fahrzeiten in der Relation Berlin–München strukturelle Nachteile aufweist, da ein Umweg gefahren wird (bitte mit Begründung)?

Nein. Mit der nördlichen Einbindung der NBS in den Knoten Leipzig wird in der Relation Berlin–München/Frankfurt/Main ein wesentlich größeres Reisendenpotenzial erschlossen als bei einer Führung der ICE-Züge über Halle.

#### Rangierbahnhof Leipzig-Engelsdorf

9. Welche Funktion übernimmt der Rangierbahnhof Leipzig-Engelsdorf heute im mitteldeutschen Raum insbesondere mit Blick auf die benachbarten Rangierbahnhöfe Dresden-Friedrichstadt und Halle?

Der Rangierbahnhof (Rbf) Engelsdorf (bei Leipzig) ist derzeit die bedeutendste Zugbildungsanlage (ZBA) der Länder Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen. Im Rbf Engelsdorf werden die Güterzüge von anderen Rbf empfangen, um die Wagen in die zugeordneten Knotenbahnhöfe und in die Fläche zu verteilen. Gleichzeitig werden in entgegengesetzter Richtung die Wagen gesammelt, um Züge für die Fernrelationen zu bilden. Der Rbf Dresden-Friedrichstadt hat eine ähnliche Funktion wie der Rbf Engelsdorf, jedoch hierbei für die Fernrelation Tschechien. Der Güterbahnhof Halle wird derzeit nicht als Rangierbahnhof genutzt, sondern als Knotenbahnhof.

10. Existiert heute eine Arbeitsteilung zwischen den drei genannten Rangierbahnhöfen Sachsens bzw. Sachsen-Anhalts, das heißt, werden in Leipzig vorrangig bestimmte Relationen bedient?

Wenn ja, wie gestaltet sich diese Arbeitsteilung?

Nach Information der DB AG ist eine direkte Arbeitsteilung zwischen den drei genannten Rangierbahnhöfen nicht vorgesehen.

11. Für welche Bergleistung sind die Rangierbahnhöfe Leipzig-Engelsdorf, Halle und Dresden-Friedrichstadt ausgelegt, und wie viele Züge können dort täglich aufgelöst und neu gebildet werden?

Rbf Engelsdorf: 2 650 Wagen/Tag, durchschnittlich 100 Züge/Tag

Rbf Dresden-Friedrichstadt: 1 200 Wagen/Tag, durchschnittlich 60 Züge/Tag

Rbf Halle: 720 Wagen/Tag, durchschnittlich 35 Züge/Tag

12. Welche Bergleistung wird bei den Rangierbahnhöfen Leipzig-Engelsdorf, Halle und Dresden-Friedrichstadt heute erreicht, und wie viele Züge werden dort heute täglich aufgelöst und neu gebildet?

Derzeit werden in Engelsdorf täglich ca. 1 400 Wagen, in Dresden-Friedrichstadt ca. 470 Wagen und in Halle 230 Wagen abgefertigt. In Engelsdorf werden täglich durchschnittlich 60 Züge, in Dresden-Friedrichstadt durchschnittlich 30 Züge und in Halle durchschnittlich 14 Güterzüge behandelt.

13. Wie wirkt sich mittelfristig der Ausbau des Rangierbahnhofs Halle auf die Zugbildungsanlagen in Leipzig und Dresden aus?

Welche Nutzung strebt die Deutsche Bahn AG (DB AG) an?

Mittelfristig führt die neue ZBA Halle zu einer Verlagerung der Abfertigungsleistungen von Engelsdorf und Dresden-Friedrichstadt.

14. Welche Funktion kommt den Rangierbahnhöfen Dresden-Friedrichstadt und Leipzig-Engelsdorf nach Abschluss des Ausbaus in Halle zu?

Nach Abschluss der Modernisierung und Erweiterung der ZBA Halle werden die Rangierbahnhöfe Dresden-Friedrichstadt und Engelsdorf technologisch an Halle angebunden. Ihre Funktion besteht im Sammeln und Verteilen der Güterwagen im jeweiligen Einzugsbereich, die zur Zugbildung dann nach Halle überführt werden. In Dresden-Friedrichstadt werden auch weiterhin Züge in und aus Richtung Osteuropa gebildet.

15. Wie viele Arbeitsplätze gibt es heute in den Rangierbahnhöfen Leipzig, Halle und Dresden, und wie viele werden es nach dem Ausbau des Rangierbahnhofs Halle sein?

Derzeit arbeiten rd. 700 Mitarbeiter in den drei genannten Rangierbahnhöfen. Angaben zur Anzahl der Mitarbeiter nach der Fertigstellung der ZBA Halle liegen der Bundesregierung nicht vor.

16. Wie ist der aktuelle Sachstand beim Ausbau des Rangierbahnhofs Halle, und wann ist mit dem Abschluss der Bauarbeiten zu rechnen?

Der Planfeststellungsbeschluss zur Modernisierung und Erweiterung der ZBA Halle liegt seit Mai 2010 vor. Danach wäre ein Baubeginn im Jahre 2011 möglich, kann jedoch aufgrund der derzeitigen Haushalts- und Finanzplanung der Bundesregierung, welche den Erfordernissen der strukturellen Haushaltskonsolidierung Rechnung trägt, nicht zugesagt werden.

17. Wie hoch ist die Investitionssumme der Maßnahme, welchen Anteil trägt davon der Bund, und welchen Anteil steuert die DB AG aus Eigenmitteln bei?

Der Gesamtwertumfang des Vorhabens Modernisierung und Erweiterung ZBA Halle beträgt derzeit ca. 127 Mio. Euro. Davon entfallen auf die Eigenmittel der DB AG ca. 11 Mio. Euro.

18. Welche Bergleistung hat der Rangierbahnhof Halle nach dem Ausbau, und wie viele Züge können dort künftig täglich aufgelöst und neu gebildet werden?

Die Bergleistung der ZBA Halle wird zukünftig 120 Wagen pro Stunde betragen. Es ist vorgesehen, dass täglich ca. 90 Züge aufgelöst und neu gebildet werden.

19. Reicht die Kapazität des Rangierbahnhofs Halle perspektivisch auch vor dem Hintergrund der Notwendigkeit der Verkehrsverlagerung aus?

Die Kapazität der ZBA Halle ist auch perspektivisch für die notwendige Verkehrsverlagerung ausreichend.

Entwicklung des Leipziger Güterrings

20. Welche Zugbelegung hat heute der Leipziger Güterring zwischen Leipzig-Stötteritz und Leipzig-Wahren (bitte abschnittsweise angeben)?

Die Zugbelegung des Leipziger Güterringes stellte sich im April 2010 wie folgt dar:

Abschnitt	April 2010
Leipzig-Stötteritz–Abzw. Leipzig-Anger	52
Abzw. Leipzig-Anger–Leipzig-Schönefeld	26
Leipzig-Schönefeld–Leipzig-Thekla	185
Leipzig-Thekla–Leipzig-Mockau	212
Leipzig-Mockau–Wiederitzsch	153
Wiederitzsch–Leipzig-Wahren	95

21. Welche Zugbelegung wurde auf dem Leipziger Güterring 1989 erreicht (bitte abschnittsweise angeben)?

Die Zugbelegung auf dem Leipziger Güterring erreichte im Jahre 1989 nachstehende Belegung:

Abschnitt	1989 (geschätzt)
Leipzig-Stötteritz–Abzw. Leipzig-Anger	100
Abzw. Leipzig-Anger–Leipzig-Schönefeld	50
Leipzig-Schönefeld–Leipzig-Thekla	200
Leipzig-Thekla–Leipzig-Mockau	250
Leipzig-Mockau–Wiederitzsch	180
Wiederitzsch–Leipzig-Wahren	150

22. Wie wirken sich die Planungen der DB AG zum Ausbau des Nord-Süd-Korridors in der Relation (Hamburg–)Uelzen–Stendal–Magdeburg–Leipzig–Hof–Regensburg („Korridor Ost“, DB AG) auf die Zugbelegung des Leipziger Güterrings aus?
23. Untersucht die Bundesregierung die notwendigen Einzelmaßnahmen im „Korridor Ost“ bei der Überprüfung der Bedarfspläne?  
Wenn ja, welches Ergebnis ergibt die Überprüfung?
24. Welche Priorität räumt die Bundesregierung dem Ausbau des „Korridors Ost“ als Alternativroute des Schienengüterverkehrs ein?
25. Bis wann sind die notwendigen Einzelmaßnahmen im „Korridor Ost“ realisiert (bitte abschnittsweise angeben)?

26. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass sich nach dem Ausbau des „Korridors Ost“ die Zugbelegung auf dem Leipziger Güterring deutlich erhöhen wird (bitte mit Begründung)?
27. Von welcher Zugbelegung im Schienengüterverkehr geht die Bundesregierung für den Leipziger Güterring nach Realisierung des „Korridors Ost“ aus (bitte abschnittsweise angeben)?

Es wird davon ausgegangen, dass der in den Fragen 22 bis 27 erwähnte „Korridor Ost“ Teil des sog. Wachstumsprogramms ist, das die DB AG dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages im vergangenen Jahr vorgestellt hat. Dies vorausgesetzt werden die Fragen 22 bis 27 wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das DB-Wachstumsprogramm beinhaltet ein ganzes Bündel von Maßnahmen, mit dem die DB AG beabsichtigt, den wachsenden Schienengüterverkehr von den Nordseehäfen in Richtung Süden und Südosten auf teilweise alternativen Routen zu den heutigen Hauptgüterverkehrskorridoren zu führen. Die Maßnahmen konzentrieren sich auf einen West- und einen Ostkorridor. Einige der vorgesehenen Maßnahmen sind Bestandteil des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege, andere sind Maßnahmen des Bestandsnetzes. Teilweise werden aber auch ganz neue und zum Teil sehr kleinteilige Maßnahmen vorgeschlagen.

Die im DB-Wachstumsprogramm enthaltenen Bedarfsplanmaßnahmen werden im Rahmen der laufenden Bedarfsplanüberprüfung untersucht. Die Ergebnisse der Bedarfsplanüberprüfung werden dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages in Kürze vorgelegt.

Auf Wunsch der DB AG wird das Wachstumsprogramm darüber hinaus als Gesamtpaket von der Bundesregierung untersucht. Ergebnisse werden kurz nach Abschluss der Bedarfsplanüberprüfung vorliegen.

28. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass entlang des Leipziger Güterrings sowohl passive als auch aktive Lärmschutzmaßnahmen unerlässlich sind, wenn ein hoher Anteil des Seehafenhinterlandverkehrs in der Nord-Süd-Relation künftig das Leipziger Stadtgebiet tangiert?

Werden Lärmsanierungsgrenzwerte überschritten, kann der Bund auf Basis der Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes aktiven und passiven Lärmschutz fördern. Streckenabschnitte mit Grenzwertüberschreitungen werden in das Gesamtkonzept der Lärmsanierung aufgenommen. Die Gesamtkonzeption der Lärmsanierung wird regelmäßig überarbeitet, um veränderte Zugverkehrszahlen zu berücksichtigen.

29. Sind am Leipziger Güterring Lärmschutzmaßnahmen nach dem Lärmschutzprogramm der DB AG geplant?

Wenn ja, welche Maßnahmen sollen bis wann umgesetzt werden (bitte abschnittsweise darstellen)?

Auf dem Leipziger Güterring werden in den Abschnitten Leipzig-Wahren–Wiederitzsch und Leipzig-Schönefeld–Engelsdorf im Rahmen der Gesamtkonzeption der Lärmsanierung des Bundes mit Mitteln des Konjunkturpakets II innovative Lärmschutzmaßnahmen (Schienenstegbedämpfung) erprobt. Es ist auch eine Entdröhnung der Eisenbahnüberführungen Plitter- und Linkelstraße sowie Dortmunder Straße vorgesehen. Diese Maßnahmen werden im Jahre 2011 umgesetzt.

Die Prüfungen weiterer mit Lärmschutz auszurüstender Streckenabschnitte des Leipziger Güterringes sind noch nicht abgeschlossen.

#### City-Tunnel Leipzig

30. Wie beurteilt die Bundesregierung die neuerlich bekannt gewordenen Kostensteigerungen beim Leipziger City-Tunnel?
31. Welche Mittel wurden bisher insgesamt verausgabt, und welche Regelung sieht die Bau- und Finanzierungsvereinbarung zum City-Tunnel bei der Aufteilung der Baukosten vor?
32. Welche Regelung sieht die Bau- und Finanzierungsvereinbarung zum City-Tunnel bei der Aufteilung der Mehrkosten vor?  
Welchen Anteil der Mehrkosten tragen der Bund, der Freistaat Sachsen und die DB AG?
33. Von welchen Gesamtkosten geht die Bundesregierung beim Bau des City-Tunnels Leipzig aus?

Die Fragen 30 bis 33 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Laut Rahmenvereinbarung aus dem Jahre 2002 beträgt der Finanzierungsanteil des Bundes am City-Tunnel Leipzig (CTL) rund 182 Mio. Euro. Der Bund hat seine Beteiligung an den Mehrkosten aufgrund der Nahverkehrseigenschaft des CTL vertraglich auf die Lohn- und Preissteigerungen entsprechend den Indizes des Statistischen Bundesamtes beschränkt. Darüber hinaus gehende Mehrkosten tragen laut Rahmenvereinbarung der Freistaat Sachsen und die Stadt Leipzig sowie in geringem Umfang die Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Bis auf dem Indexierungsanteil wurde der Bundesanteil bereits vollständig in Anspruch genommen. Zu den bisher insgesamt verausgabten Mitteln liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

Gemäß Rahmenvereinbarung stellt sich die Aufteilung der Kosten wie folgt dar:

Gesamt:	571,62 Mio. Euro
davon EFRE-Fördermittel:	168,73 Mio. Euro
Bund:	191,73 Mio. Euro
Eigenmittel DB AG:	16,36 Mio. Euro
Freistaat Sachsen/ Stadt Leipzig:	194,80 Mio. Euro

Nach Angaben des Freistaates Sachsen werden die Gesamtkosten derzeit auf 960 Mio. Euro beziffert.

34. Wie beurteilt die Bundesregierung die Notwendigkeit einer Fernverkehrsverbindung von Leipzig über Hof, Regensburg nach München, die den City-Tunnel nutzen könnte?

Über ihr Fernverkehrsangebot entscheiden die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes in eigener Verantwortung. Die Bundesregierung greift hierin nicht ein.

Damit ein solches Angebot – ohne Lokwechsel Diesel/elektrisch – möglich wird, müsste die Strecke Hof–Regensburg elektrifiziert werden. Die Elektrifizierung der sog. Naabtalbahn Marktredwitz–Regensburg ist nicht Teil des geltenden

Bedarfsplans für die Bundesschienenwege. Dennoch wird die Elektrifizierung dieser Strecke zurzeit von der Bundesregierung im Rahmen der Untersuchung des DB-Wachstumsprogramms (siehe Antwort zu den Fragen 22 bis 27) gesamtwirtschaftlich bewertet.