

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Sabine Leidig, Eva Bulling-Schröter, Herbert Behrens, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Klaus Ernst, Annette Groth, Heike Hänsel, Thomas Lutze, Ulrich Maurer, Richard Pitterle, Ingrid Remmers, Michael Schlecht, Sabine Stüber, Alexander Süßmair, Harald Weinberg und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Schienengüterverkehr auf den Neubaustrecken Nürnberg–Ingolstadt und Wendlingen–Ulm**

In der Studie des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit „Schienennetz 2025/2050“ vom August 2010 heißt es bezüglich der Neubaustrecke (NBS) Nürnberg–Ingolstadt auf Seite 153, dass sich die „DB Netz weigert [...], nachts die Strecke für den Güterverkehr zu öffnen“, so dass sie „bis dato von keinem einzigen Güterzug befahren“ wird. Hierzu hätte es auch bereits einen Rechtsstreit gegeben. Während diese Strecke eine Steigung von maximal 20 Promille aufweist, beträgt die Steigung der geplanten NBS Wendlingen–Ulm bis zu 31 Promille, und diese soll deswegen nur von speziellen leichten Güterzügen genutzt werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt

1. Trifft die in der Studie des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit „Schienennetz 2025/2050“ getroffene Aussage zur NBS Nürnberg–Ingolstadt zu, dass sich die „DB Netz weigert [...], nachts die Strecke für den Güterverkehr zu öffnen“, so dass sie „bis dato von keinem einzigen Güterzug befahren“ wird?
2. In welchem Verfahrensstand befindet sich das in der Studie erwähnte Gerichtsverfahren, und wann rechnet die Bundesregierung mit einem Urteil?
3. Trifft es zu, dass der Weigerung der DB Netz AG, die Strecke Nürnberg–Ingolstadt auch nachts nicht für den Güterverkehr zu öffnen, eine Verfügung o. Ä. des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) zugrunde liegt?  
Wenn ja, um welchen Rechtsakt oder welche Verfügung des EBA mit welchem Inhalt handelt es sich genau?  
Wenn nein, welche Begründung führt die DB Netz AG für ihre Weigerung an?
4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der DB Netz AG bezüglich der Weigerung, die Strecke Nürnberg–Ingolstadt auch nachts nicht für den Güterverkehr zu öffnen (bitte mit Begründung)?
5. Wie bewertet die Bundesregierung diese Weigerung der DB Netz AG?

6. Stehen der Bundesregierung grundsätzlich andere (rechtliche) Möglichkeiten offen, auf dieser Strecke Güterverkehr fahren zu lassen?

Wenn ja, welche sind das, und warum hat die Bundesregierung davon bislang noch keinen Gebrauch gemacht?

7. Welche Vorgaben bezüglich der Verkehrsbedienung und der Nutzung wurden in den zwischen der Bundesregierung und der Deutschen Bahn AG getroffenen (Finanzierungs-)Vereinbarungen zur NBS Nürnberg–Ingolstadt getroffen?

8. Werden darin Aussagen zum Güterverkehr gemacht?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, warum hat die Bundesregierung darauf verzichtet, die Güterverkehrsnutzung vertraglich abzusichern?

9. Welches wann ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis lag der Einstufung der NBS Nürnberg–Ingolstadt im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege zugrunde?
10. Welche Annahmen zu den Baukosten lagen dieser Nutzen-Kosten-Analyse zugrunde?
11. Wie hoch waren die tatsächlichen Baukosten?
12. Die Prognose wie vieler Güterzüge lag dieser Nutzen-Kosten-Analyse zugrunde?
13. Die Prognose wie vieler Personenzüge lag dieser Nutzen-Kosten-Analyse zugrunde (bitte getrennt für Fern- und Nahverkehr angeben)?
14. Welchen Anteil am errechneten Nutzen hatten die Güterzüge?
15. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis hätte sich ergeben, wenn keine Güterzüge hierbei eingeplant worden wären?

#### Neubaustrecke Wendlingen–Ulm

16. Findet der gegebenenfalls genannte Rechtsakt oder die genannte Weisung o. Ä. des EBA zur NBS Nürnberg–Ingolstadt auch Anwendung auf die NBS Wendlingen–Ulm (bitte mit Begründung)?
17. Welche Vorgaben bezüglich der Verkehrsbedienung und der Nutzung wurden in der zwischen der Bundesregierung und der Deutschen Bahn AG getroffenen (Finanzierungs-)Vereinbarung zur NBS Wendlingen–Ulm getroffen?
18. Werden darin Aussagen zum Güterverkehr gemacht?  
Wenn ja, welche?  
Wenn nein, warum hat die Bundesregierung darauf verzichtet, die Güterverkehrsnutzung vertraglich abzusichern?
19. Kann die Bundesregierung garantieren, dass auf der NBS Wendlingen–Ulm jemals Güterzüge verkehren werden?
20. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass sich die DB Netz AG nicht auch weigert, auf der NBS Wendlingen–Ulm Güterverkehr verkehren zu lassen?

Gibt es entsprechende rechtlich bindende Vereinbarungen?

Gibt es seitens der Deutschen Bahn AG entsprechende Absichtserklärungen oder Ähnliches?

21. Welches wann ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis lag der Einstufung der NBS Wendlingen–Ulm im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege zugrunde?
22. Welche Annahmen zu den Baukosten lagen dieser Bewertung zugrunde?
23. Die Prognose wie vieler Güterzüge lag dieser Nutzen-Kosten-Analyse zugrunde?
24. Die Prognose wie vieler Personenzüge lag dieser Nutzen-Kosten-Analyse zugrunde (bitte getrennt für Fern- und Nahverkehr angeben)?
25. Welchen Anteil am errechneten Nutzen hatten die Güterzüge?
26. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis hätte sich ergeben, wenn keine Güterzüge hierbei eingeplant worden wären?
27. Welches im Zuge der aktuellen Bedarfsplanüberprüfung ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis weist die NBS Wendlingen–Ulm auf?
28. Welche Annahmen zu den Baukosten liegen dieser Bewertung zugrunde?
29. Die Prognose wie vieler Güterzüge liegt dieser Nutzen-Kosten-Analyse zugrunde?
30. Die Prognose wie vieler Personenzüge liegt dieser Nutzen-Kosten-Analyse zugrunde (bitte getrennt für Fern- und Nahverkehr angeben)?
31. Welchen Anteil am errechneten Nutzen haben die Güterzüge?
32. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis würde sich ergeben, wenn keine Güterzüge eingeplant worden wären?

Berlin, den 24. September 2010

**Dr. Gregor Gysi und Fraktion**

