

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Michael Groß, Wolfgang Gunkel, Uwe Beckmeyer, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Daniela Kolbe (Leipzig), Ute Kumpf, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Rolf Schwanitz, Wolfgang Tiefensee, Dr. Marlies Volkmer, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Sachstand wichtiger Verkehrsprojekte im Freistaat Sachsen

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 hat eine Laufzeit bis 2015. Nach der Überprüfung der Bedarfspläne durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ergibt sich weiterhin ein hoher Bedarf an Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur. Die Prognosen zeigen ein deutliches Wachstum nicht nur im Personenverkehr, sondern gerade im Bereich des Güterverkehrs. Gleichzeitig ist derzeit die Finanzierung der Projekte im Vordringlichen Bedarf nicht gesichert und die Sparmaßnahmen der Bundesregierung werden dazu führen, dass die Bundesregierung Projekte verschieben muss und in den kommenden Jahren kein einziges Schienen- oder Straßenneubauprojekt neu begonnen werden kann. In der Zukunft eines zusammenwachsenden Europas spielen moderne, funktionierende Verkehrs- und Güterwege jedoch eine zentrale Rolle.

Sachsen verfügt über eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Sie bietet eine gute Anbindung der Regionen an die großen sächsischen Zentren sowie an die deutschen und europäischen Metropolregionen. Seit der EU-Osterweiterung liegt der Freistaat Sachsen im Herzen Europas. Somit kann der Freistaat Sachsen ein bedeutender Verkehrsknoten werden, da er Ausgangspunkt für die Paneuropäischen Verkehrskorridore III (Richtung Kiew) und IV (Richtung Budapest/Istanbul) im Bereich Straße und Schiene ist. Darüber hinaus kreuzen mehrere europäische Hauptverkehrswege den Freistaat Sachsen, so die E 55 Helsingborg (Schweden)–Kalamata (Griechenland) und die E 40 Calais (Frankreich)–Ridder (Kasachstan).

Trotz der guten Ausgangslage und der Investitionen in den vergangenen Jahren braucht Sachsen eine noch bessere Anbindung gerade der Zentren Chemnitz, Dresden, Leipzig und Zwickau sowie an die überregionale Infrastruktur. Zugleich muss die Anbindung Sachsens an deutsche und europäische Metropolregionen noch weiter verbessert werden. Sachsens Lage schafft die Möglichkeit zu einer Verkehrsdrehscheibe in Nord-Süd- und auch West-Ost-Richtung zu werden, da vor allem der grenzüberschreitende Personen- und Güterverkehr in den kommenden Jahren weiter stark anwachsen wird.

Mit der EU-Osterweiterung rücken die grenzüberschreitenden Verkehrswege mehr und mehr in den Mittelpunkt der verkehrspolitischen Diskussion. Die kontinuierliche Ausdehnung außenwirtschaftlicher Beziehungen zu den Nachbarländern Tschechien und Polen aber auch zu weiteren osteuropäischen Staaten bedingen gut ausgebaute Verkehrsverbindungen, um den Güterverkehr und das

Aufkommen des individuellen Personenverkehrs auf Schiene und Straße uneingeschränkt zu garantieren.

Im Jahre 2014 steht die Revision der Regionalisierungsmittel auf Bundesebene an. Mit dem verabschiedeten Doppelhaushalt in Sachsen 2011/2012 hat der Freistaat bei steigenden Zuschüssen des Bundes die Zuschüsse an die zuständigen Zweckverbände um fast 30 Mio. Euro gekürzt. Die Auswirkungen werden Fahrpreiserhöhungen sowie Streckenabbestellungen sein.

Sachsen ist über die Bundeswasserstraße Elbe an die norddeutschen Seehäfen und damit an den internationalen Handel angebunden. Die Elbe ist neben dem Rhein die verkehrsreichste Wasserstraße Deutschlands. An der sächsischen Elbe liegen drei leistungsfähige Binnenhäfen in Dresden, Riesa und Torgau, die alle als trimodale Terminals dem Warenumschatz zur Verfügung stehen.

Allgemein

1. Welche konkreten Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenneubauvorhaben des Bundes werden 2011/2012 im Freistaat Sachsen neu begonnen?
2. Wie hoch sind die finanziellen Mittel, die im Freistaat Sachsen jeweils für die Realisierung der Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbauprojekte im Vordringlichen und Weiteren Bedarf durch den Bund zur Verfügung stehen?
3. Welche Projekte des Investitionsrahmenplanes (IRP) bis 2010, die noch nicht begonnen wurden, sollen 2011/2012 begonnen werden, und welche Projekte sollen in den kommenden Jahren begonnen werden (bitte nach Projekt und Jahren getrennt darstellen)?
4. Wie hoch ist der Finanzierungsbedarf zur Realisierung der noch nicht begonnenen Projekte?
5. Welche finanziellen Mittel sind generell für den Freistaat Sachsen in der Finanzplanung des Bundes pro Jahr bis 2014 jeweils für Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbauprojekte vorgesehen?
6. Wie viele dieser in den Fragen 2 und 3 benannten Finanzmittel sind jeweils für den Erhalt der Bundesfernstraßen, der Bundesschienenwege und der Bundeswasserstraßen im Freistaat Sachsen in die Haushalts- und Finanzplanung des Bundes eingestellt?
7. Welche Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbauprojekte des BVWP 2003 des Freistaates Sachsen im Vordringlichen und Weiteren Bedarf wurden bisher komplett abgeschlossen?
8. Welche Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenbauprojekte des BVWP 2003 des Freistaates Sachsen im Vordringlichen und Weiteren Bedarf haben ein abgeschlossenes Planungsverfahren, stehen aber noch vor der baulichen Umsetzung, und wann ist mit Beginn der Bauphase und der abschließenden Realisierung dieser Projekte zu rechnen?
9. Welche Priorisierungen sieht die Bundesregierung für die Verkehrsträger Straße, Schiene- und Wasserstraße im Freistaat Sachsen aufgrund von europäischen Korridoren und Vorrangnetzen vor?
10. In welchem Projektstand befinden sich die für Sachsen im BVWP 2003 ausgewiesenen Schienenbauprojekte (jeweils mit Bautyp, Länge, Gesamtkosten, verbleibendem Finanzierungsbedarf und letzter Aktualisierung der Projektkosten tabellarisch dargestellt), und für welche der Projekte mit Baurecht ist die Finanzierung im Jahr 2011/2012 eingeplant?
11. In welchem Projektstand befinden sich die für Sachsen im BVWP 2003 ausgewiesenen Straßenbauprojekte (jeweils mit Bautyp, Länge, Gesamtkosten, verbleibendem Finanzierungsbedarf und letzter Aktualisierung der Projekt-

kosten tabellarisch dargestellt), und für welche der Projekte mit Baurecht ist die Finanzierung im Jahr 2011/2012 eingeplant?

12. Für welche Projekte des Vordringlichen und Weiteren Bedarfs des aktuellen BVWP, die in Sachsen realisiert werden sollen, liegen bereits Finanzierungsvereinbarungen vor, und für welche nicht (in tabellarischer Darstellung unter Angabe des Zeitpunkts der Vereinbarung)?
13. In welcher Höhe sind Mittel jeweils für die Realisierung der Straßen- und Schienenbauprojekte im Vordringlichen Bedarf in Sachsen in der Finanzplanung des Bundes pro Jahr bis 2014 eingeplant?
14. In welcher Höhe sind Mittel jeweils für den Erhalt der Bundesfernstraßen und der Bundesschienenwege in Sachsen im Bundeshaushalt 2011 eingeplant?
15. In welcher Höhe sind Mittel jeweils für den Erhalt der Bundesfernstraßen und der Bundesschienenwege in Sachsen in der Finanzplanung des Bundes pro Jahr bis 2014 eingeplant?
16. In welcher Höhe sind Mittel jeweils für Lärmschutzmaßnahmen an den Bundesfernstraßen und den Bundesschienenwegen in Sachsen im Bundeshaushalt 2011 eingeplant?
17. In welcher Höhe sind Mittel jeweils für Lärmschutzmaßnahmen an den Bundesfernstraßen und den Bundesschienenwegen in Sachsen in der Finanzplanung des Bundes pro Jahr bis 2014 eingeplant?
18. Welche konkreten Lärmschutzmaßnahmen werden an den Bundesfernstraßen und den Bundesschienenwegen in Sachsen aktuell und bis 2014 ergriffen, und mit welchem Stand (Planung/Finanzierung/Fertigstellung)?
19. Welche Straßen- und Schienenbauprojekte in Sachsen aus dem BVWP 2003 wurden bisher abgeschlossen?
20. Welche Straßen- und Schienenbauprojekte in Sachsen aus dem BVWP 2003 sind unanfechtbar planfestgestellt, aber noch nicht begonnen worden?
21. Wann ist mit Beginn der Bauphase und wann mit der abschließenden Realisierung dieser Projekte zu rechnen?
22. Welche Priorisierungen sieht die Bundesregierung für den Verkehrsträger Straße und den Verkehrsträger Schiene in Sachsen aufgrund von europäischen Korridoren und Vorrangnetzen vor?
23. In welche Straßen- und Schienenbauprojekte in Sachsen sind in welcher Höhe Bundesmittel aus dem Konjunkturpaket I pro Jahr geflossen?
24. In welche Straßen- und Schienenbauprojekte in Sachsen sind in welcher Höhe Bundesmittel aus dem Konjunkturpaket II pro Jahr geflossen?
25. In welche Straßen- und Schienenbauprojekte in Sachsen sind in welcher Höhe Bundesmittel aus den Mautmehreinnahmen seit 2009 pro Jahr geflossen?
26. Nach welchen Kriterien kann eine Höherstufung von Verkehrsprojekten aus dem Weiteren in den Vordringlichen Bedarf erfolgen?
27. Welche Kriterien werden für die Bundesregierung bei der Fortschreibung des BVWP entscheidend sein?

Schienenverkehr

28. Welche Zugverbindungen durch den Freistaat Sachsen bestanden bis 1995 auf der Ost-West-Ausrichtung im nationalen Fernverkehr (Personen/Güter)?

29. Welche Zugverbindungen durch den Freistaat Sachsen bestanden 2010 auf der Ost-West-Ausrichtung im nationalen Fernverkehr (Personen/Güter)?
30. Falls es eine Verringerung des Angebotes im Fernverkehr (Personen/Güter) gegeben hat, welche Gründe bestanden für diese Verringerung des Angebotes?
31. Welche Zugverbindungen durch den Freistaat Sachsen bestanden bis 1995 auf der Nord-Süd-Ausrichtung im nationalen Fernverkehr (Personen/Güter)?
32. Welche Zugverbindungen durch den Freistaat Sachsen bestanden 2010 auf der Nord-Süd-Ausrichtung im nationalen Fernverkehr (Personen/Güter)?
33. Falls es eine Verringerung des Angebotes im Fernverkehr (Personen/Güter) gegeben hat, welche Gründe bestanden für diese Verringerung des Angebotes?
34. Wie beurteilt die Bundesregierung, dass Städte wie Chemnitz, Zwickau oder Plauen seit Jahren nicht mehr mit leistungsfähigen Zügen im ICE-Standard an den Schienenfernverkehr angebunden sind?
35. Was soll in Zukunft getan werden, um diese südwestsächsische Wirtschaftsregion besser an den Fernverkehr anzubinden?
36. Welchen aktuellen Sachstand (Planung/Finanzierung/Terminplanung) gibt es bei der Sachsen-Franken-Magistrale:
 - a) Elektrifizierung im Abschnitt Reichenbach–Hof–Nürnberg,
 - b) Einbindung des City-Tunnels Leipzig für Fernverkehr,
 - c) Fertigstellung Dresden–Chemnitz–Zwickau–Reichenbach,
 - d) Fertigstellung Leipzig–Reichenbach–Hof,
 - e) Ausbau des Knotens Chemnitz,
 - f) Ausbau und Elektrifizierung im Abschnitt Dresden–Görlitz–Grenze Deutschland/Polen?
37. Wie schätzt die Bundesregierung das seit mehreren Jahren auftretende Problem der sehr hohen Störanfälligkeit bei der eingesetzten Neigetechnik auf der Sachsen-Franken-Magistrale ein?
38. Bis wann wird die Finanzierungsvereinbarung für die Gesamtstrecke vorliegen, und was sind die Gründe für die Verzögerung?
39. Welche Priorität hat die Sachsen-Franken-Magistrale als wichtige West-Ost-Verbindung vom Freistaat Bayern in den Freistaat Sachsen für die Bundesregierung, und wie spiegelt sich das in den Planungen der Bundesregierung wider?
40. Wann wird die Anschlussstrecke Nürnberg–Hof elektrifiziert werden?
41. Wie beurteilt die Bundesregierung die Bestrebungen von bayrischer Seite eine „Konkurrenzstrecke“ Nürnberg–Regensburg–Prag zu favorisieren, und welche Auswirkungen hätte dies für die Bedeutung der Sachsen-Franken-Magistrale?
42. Welchen aktuellen Stand (Planung/Finanzierung/Fertigstellung) gibt es bei den anderen für Sachsen wichtigen Schienenprojekten:
 - a) Elektrifizierung Reichenbach–Plauen–Bad Brambach/Cheb,
 - b) viergleisiger Ausbau der Strecke Dresden–Coswig,
 - c) Ausbau der Strecke Leipzig–Crimmitschau auf 160 km/h,

- d) Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Dresden–Görlitz auf 160 km/h,
 - e) Ausbau Dresden–Berlin auf 200 km/h,
 - f) zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Cottbus–Görlitz auf 160 km/h,
 - g) Ausbau auf 200 km/h auf der Strecke VDE 9 (VDE: Verkehrsprojekte Deutsche Einheit) Leipzig–Dresden im Abschnitt Neumedessen–Böhlars–Riesa–Dresden,
 - h) Neubau VDE 8.1 Ebensfeld–Erfurt,
 - i) Neubau VDE 8.2. Leipzig–Halle–Erfurt,
 - j) Neubau der Strecke Dresden–Prag außerhalb des Elbtals,
 - k) Elektrifizierung Chemnitz–Geithain,
 - l) Mitte-Deutschland Verbindung (Paderborn–Erfurt–Jena–Glauchau–Chemnitz–Dresden),
 - m) Ausbau der Strecke Zwickau–Gera auf 160 km/h?
43. Wie beurteilt die Bundesregierung die Entwicklung des Eisenbahnknotens Leipzig und die Angebotsverschlechterung auf der ICE-Linie 28, durch die Leipzig seit Dezember 2010 auf einen Zwei-Stunden-Takt Richtung Süddeutschland verwiesen ist, ebenso die Angebotsverschlechterung auf der ost-westlichen ICE-Linie 50 (täglich unregelmäßige Verbindungen mit Fahrzeitverlängerungen)?
44. Welche verkehrspolitische Bedeutung misst die Bundesregierung den sich in Leipzig kreuzenden Strecken vor dem Hintergrund bei, dass in der Weihnachtszeit 2010 die IC-Linie 55 Leipzig–Hannover kurzfristig nachrangig mit Regionalzügen bedient wurde, um „Hauptverkehrsstrecken“ witterungsbedingt vorrangig bedienen zu können?
45. Wie ist der aktuelle Sachstand beim Ausbau des Rangierbahnhofs Halle, und wann ist mit dem Abschluss der Bauarbeiten zu rechnen?
46. Wie wirkt sich mittelfristig der Ausbau des Rangierbahnhofs Halle auf die Zugbildungsanlagen in Leipzig und Dresden aus?
47. Welche Funktion kommt den Rangierbahnhöfen Dresden-Friedrichstadt und Leipzig-Engelsdorf nach Abschluss des Ausbaus in Halle zu?
48. 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?
49. Reicht die Kapazität des Rangierbahnhofs Halle perspektivisch auch vor dem Hintergrund der Notwendigkeit der Verkehrsverlagerung aus?
50. Wie beurteilt die Bundesregierung die drastisch gestiegenen Kosten beim Leipziger City-Tunnel?
51. Welche Mittel wurden bisher insgesamt verausgabt, und welche Regelung sieht die Bau- und Finanzierungsvereinbarung zum City-Tunnel bei der Aufteilung der Baukosten vor?
52. Welche Regelung sieht die Bau- und Finanzierungsvereinbarung zum City-Tunnel bei der Aufteilung der Mehrkosten vor?
53. Welchen Anteil der Mehrkosten tragen der Bund, der Freistaat Sachsen und die Deutsche Bahn AG (DB AG)?
54. Von welchen Gesamtkosten geht die Bundesregierung beim Bau des City-Tunnels Leipzig aus?

55. Welche Fernverkehrsverbindungen sollen mit Fertigstellung des Bauvorhabens den City-Tunnel Leipzig frequentieren?
56. Für welche Zugtechnik ist das Lichtraumprofil des City-Tunnels Leipzig konzipiert?
57. Welche Zugtechnik soll auf diesen Strecken regelmäßig zum Einsatz kommen?
58. Bestehen aus aktueller Sicht für derzeit in Sachsen genutzte Waggontypen Einschränkungen im Hinblick auf eine Nutzung des City-Tunnels Leipzig?
59. In welchen Taktzeiten ist der Zugverkehr im Tunnel möglich und geplant?
60. Welche Auswirkungen hat die Neuregelung der Trassen- und Stationspreise auf Sachsen?
Gibt es innerhalb von Sachsen (z. B. auf der Ebene der Zweckverbände des öffentlichen Personennahverkehrs) deutliche finanzielle Unterschiede in der Be- und Entlastung?
61. Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung durch die Neuregelung bei den Regionalfaktoren?
Welche finanziellen Auswirkungen wird dies für den Freistaat Sachsen haben?
62. Wie beurteilt die Bundesregierung die „Zweckentfremdung“ der Regionalisierungsmittel durch den Freistaat Sachsen vor dem Hintergrund, dass mit dem verabschiedeten Doppelhaushalt des Freistaates Sachsen 2011/2012 bei steigenden Zuschüssen des Bundes die Zuschüsse an die zuständigen Zweckverbände um fast 30 Mio. Euro gekürzt wurden, und welche Auswirkungen wird das bei der Revision der Regionalisierungsmittel 2014 für den Freistaat Sachsen haben?
63. Wie ist der Stand zum Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nummer 8,
 - a) insbesondere bei den beiden offenen Teilprojekten 8.1 (Ebensfeld–Erfurt) und
 - b) 8.2 (Erfurt–Halle/Leipzig)?
64. Wie ist der aktuelle Sachstand beim Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nummer 9 (Leipzig–Dresden)?
65. Wie ist der aktuelle Sachstand beim Ausbau Knoten Leipzig?
66. An welchen Bestandsstrecken werden derzeit Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt, bzw. für welche ist dies in den nächsten Jahren geplant?

Grenzüberschreitende Verkehrswege

67. Auf welchen grenzüberschreitenden Bahnstrecken zwischen dem Freistaat Sachsen und Polen bzw. zwischen dem Freistaat Sachsen und Tschechien werden derzeit Schienenverkehre durchgeführt?
68. Welche grenzüberschreitenden Bahnstrecken zwischen dem Freistaat Sachsen und Polen bzw. zwischen dem Freistaat Sachsen und Tschechien wurden seit 1990 neu errichtet, wieder in Betrieb genommen, saniert oder ausgebaut (bitte getrennt nach neu errichtet, wieder in Betrieb genommen, saniert oder ausgebaut mit entsprechender Jahresangabe antworten)?

69. Welche Kosten haben diese Baumaßnahmen jeweils verursacht, und durch wen wurden sie getragen (bitte getrennt nach neu errichtet, wieder in Betrieb genommen, saniert oder ausgebaut grenzüberschreitenden Bahnstrecken antworten und aufgeschlüsselt antworten nach Mitteln von der EU, vom Bund, vom Land sowie von der DB AG)?
70. Wie ist der aktuelle Planungsstand, und wann ist mit der Fertigstellung der Schienenverbindung Berlin–Dresden–Prag zu rechnen, vor dem Hintergrund, dass bereits 1995 eine Vereinbarung mit dem Nachbarland Tschechien zum Ausbau getroffen wurde?
71. Ist nach Ansicht der Bundesregierung eine Tunnellösung durch das Erzgebirge für die Schienenverbindung zwischen Dresden und Prag eine mögliche Variante der Umsetzung?
72. Wie ist der jeweilige aktuelle Planungsstand der Schienenverbindungen Berlin–Warschau, Dresden–Breslau (Wroclaw) und Hoyerswerda–Horka–Kohlfurt (Wegliniec), und wann wird mit der Fertigstellung der jeweiligen Verbindungen zu rechnen sein, auch vor dem Hintergrund, dass bereits im Jahr 2003 eine Vereinbarung mit dem Nachbarland Polen getroffen wurde, die grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen zu verbessern?
73. Welche grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen im Bereich der Infrastruktur „Schiene“ befinden sich in Vorbereitung (Aufschlüsselung nach Vorhaben, Zuständigkeit, Planungsstand, voraussichtliche Fertigstellung, ggf. Hinderungsgründe)?
74. Welche grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen bestehen im Bereich der Infrastruktur „Straße“ (Aufschlüsselung nach Lage, Bauzustand, verkehrlicher Auslastung, durchgeführten Baumaßnahmen, aufgewendeten Mitteln)?
75. Welche grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen im Bereich der Infrastruktur „Straße“ befinden sich in Vorbereitung (Aufschlüsselung nach Vorhaben, Zuständigkeit, Planungsstand, voraussichtlicher Fertigstellung, ggf. Hinderungsgründe)?
76. Wie verhält sich der Neu- bzw. Ausbau im Bereich der Fernstraßen zwischen Sachsen und Tschechien bzw. Polen (B 92, B 93, B 174 und B 178) in Bezug auf Planung, Finanzierung sowie Terminierung der Umsetzung?
77. Wie sehen die Planungen auf Bundesebene sowie auf europäischer Ebene aus, um den Paneuropäischen Korridor III (Dresden–Breslau–Lemberg–Kiew) und Korridor IV (Dresden–Prag–Budapest–Bukarest–Sofia–Thessaloniki–Istanbul) umzusetzen (Planungs- und Finanzierungsgrundlagen)?
78. Wie beurteilt die Bundesregierung die Bedeutung Sachsens im Konzept der Paneuropäischen Verkehrskorridore mit Schwerpunkt auf die Transeuropäischen Netze (TEN) Achse 1 und die Weiterentwicklung der TEN Achse 22 zum Europäischen Vier-Meeres-Schienenkorridor (EU4SEA-rail)?
79. Wie weit sind die Planungen bzw. Umsetzungen bei diesen, für Sachsen zentralen, zwei Paneuropäischen Verkehrskorridoren vorangeschritten (Planungsstand, Finanzierungsvereinbarungen)?
80. Welche Gründe/Probleme bestehen bei der Umsetzung dieser für Sachsen zentralen Paneuropäischen Verkehrskorridore?
81. Was tut die Bundesregierung, um auf europäischer/nationaler Ebene höhere Standards bei den Emissionsgrenzwerten für Schienenfahrzeuge durchzusetzen und die Umrüstung der Güterwaggons auf Verbundstoffbremssohlen zu beschleunigen?

82. Wie bewertet die Bundesregierung den Erfolg des aus dem Lärmsanierungsprogramm finanzierten Modellvorhabens „Leiser Rhein“, und wie steht sie zu dem Vorschlag, nach diesem Vorbild ein zweites Modellvorhaben „Leise Elbe“ aufzulegen?

Bundesautobahnen und Bundesstraßen

83. In welcher Höhe wurden jährlich seit 2000 bis heute Investitionen in Bundesfernstraßen in Sachsen vorgenommen?
84. Wie viele Kilometer neue bzw. instandgesetzte Bundesfernstraße (aufgeschlüsselt nach Bundesautobahnen und Bundesstraßen) wurden mit den Bedarfsplanprojekten des BVWP 2003 in Sachsen realisiert?
85. Wie hoch sind die jährlichen Unterhaltungskosten für Betrieb und Wartung der Bundesfernstraßen, die auf der Grundlage des BVWP 2003 in Sachsen gebaut wurden?
86. In welcher Höhe sind seit dem Jahr 2000 insgesamt und pro Jahr Bundesmittel in die Erhaltung von Bundesfernstraßen in Sachsen geflossen (bitte tabellarisch nach Einzelprojekt und Baukosten ausweisen)?
87. In welche Bundesfernstraßenprojekte in Sachsen sind in welcher Höhe Erhaltungsmittel aus den Konjunkturpaketen I und II geflossen (bitte tabellarisch nach Einzelprojekt und Baukosten ausweisen)?
88. Mit welcher Höhe an Investitionsmitteln für Bundesfernstraßen ist für Sachsen nach Maßgabe des Bundeshaushalts 2011 in der aktuell gültigen mittelfristigen Finanzplanung zu rechnen?
89. Wie hoch ist der Finanzbedarf insgesamt, um die bereits begonnenen Bedarfsplanprojekte mit aktualisierten Baukosten in Sachsen fertigstellen zu können?
90. Für welche im BVWP 2003 ausgewiesenen Straßenbauprojekte in Sachsen liegt ein unangefochtener Planfeststellungsbeschluss vor?
91. Welche im BVWP 2003 für Sachsen ausgewiesenen Straßenbauprojekte sind im Bau?
92. Für welche im BVWP 2003 für Sachsen ausgewiesenen Straßenbauprojekte liegen rechtskräftige Planfeststellungsbeschlüsse vor, ohne dass bisher mit dem Bau begonnen wurde, und welche Gründe gibt für die Verzögerungen?
93. Für welche im BVWP 2003 ausgewiesenen Straßenbauprojekte in Sachsen wird der Planfeststellungsbeschluss angefochten?
94. Für welche noch nicht im Planfeststellungsverfahren befindlichen, im BVWP 2003 im Vordringlichen Bedarf ausgewiesenen Straßenbauprojekte in Sachsen wird nicht mit einem Baubeginn vor dem Jahr 2015 gerechnet?
95. Für welche noch nicht im Planfeststellungsverfahren befindlichen, im BVWP 2003 im Vordringlichen Bedarf ausgewiesenen Straßenbauprojekte in Sachsen wird nicht vor dem Jahr 2015 gerechnet?
96. In welchen Planungsphasen befinden sich die im BVWP 2003 ausgewiesenen Straßenbauprojekte in Sachsen, die das Planfeststellungsverfahren noch nicht erreicht haben (bitte einzeln aufschlüsseln nach Vorplanung, Entwurf genehmigt etc.)?
97. Welche im BVWP 2003 ausgewiesenen Straßenbauprojekte wurden bereits fertiggestellt (bitte dargestellt nach dem Jahr der Fertigstellung)?

98. Welche Bundesfernstraßen in Sachsen weisen Schäden auf, und welchen Kategorien werden diese zugeordnet (bitte einzeln tabellarisch nach Kategorie und Planungsstand aufschlüsseln)?
99. Welche Vorhaben in Sachsen aus dem BVWP 2003 sollen aus Sicht des Bundes und welche aus Sicht des Freistaates Sachsen nicht weiterverfolgt werden (bitte mit Begründung)?
100. Welche Vorhaben in Sachsen aus dem BVWP 2003 sollen aus Sicht des Bundes und welche aus Sicht des Freistaates Sachsen vom Vordringlichen Bedarf in den Weiteren Bedarf abgestuft werden (bitte mit Begründung)?
101. Für welche Bundesfernstraßen des Weiteren Bedarfs in Sachsen hat das BMVBS in der aktuellen Legislaturperiode einen Planungsauftrag erteilt, und welche Gründe haben das BMVBS dazu bewogen?
102. Welche im BVWP 2003 ausgewiesenen Straßenbauprojekte in Sachsen wurden per § 6 des Fernstraßenausbaugesetzes in den Straßenbauplan aufgenommen?
103. Für welche dieser Projekte liegt dem BMVBS ein Antrag des Freistaates Sachsen vor, der die Unvorhersehbarkeit der Verkehrsentwicklung nachweist, und welchen der Anträge hat das BMVBS mit welchem Ergebnis geprüft?
104. Um wie viel Prozent haben jeweils die im BVWP 2003 enthaltenen Ortsumfahrungen in Sachsen, die unter Verkehr sind, die betreffenden Orte vom Kfz-Verkehr entlastet, und wie hat sich jeweils die Entlastungswirkung über die Jahre nach der Fertigstellung entwickelt?
105. Werden bei der Zuweisung von Mitteln zur Unterhaltung der Bundesstraßen in Sachsen Kosten zur Pflege und Erneuerung von Alleen besonders berücksichtigt, und wenn ja, in welcher Höhe?
106. Welchen aktuellen Stand (Planung/Finanzierung/Fertigstellung) haben die Straßenbauprojekte
 - a) B 96 Westtangente Bautzen,
 - b) B 96 Ortsumgehung Hoyerswerda,
 - c) B 98 Ortsumgehung Großenhain,
 - d) B 101 Ortsumgehung Freiberg (West),
 - e) B 196 Ortsumgehung Stützengrün/Hundshübel,
 - f) B 169 Verlegung Riesa–A 14 sowie Riesa–B 6,
 - g) B 173 Ortsumgehung Flöha,
 - h) B 175 Ortsumgehung Döbeln/Masten,
 - i) B 175 Ortsumgehung Waldenburg,
 - j) B 178 Obercunnersdorf–Löbau,
 - k) B 178 Neubau der Bundesstraße zwischen dem Dreiländereck und der A 4,
hinsichtlich der Termine für den Baubeginn bzw. die Baufertigstellung,
 - l) B 181 sowie der Ausbau des Knotenpunktes B 181/B 186,
 - m) vierspuriger Ausbau und Neubau der B 87 und B 169,
 - n) A 72 Chemnitz–Leipzig,
 - o) A 13 Verbindung Sachsen–Brandenburg (bei Thiendorf),
 - p) B 93n mit Ortsumgehung B 101 Lauter?

107. Welche Mittel stehen für Unterhaltungsmaßnahmen auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen im Jahr 2011 zur Verfügung, und wie hoch ist der tatsächliche Bedarf?
108. Welche Baumaßnahmen können trotz Baureife im Jahr 2011 nicht gefördert werden?
109. Welche Begründung liegt der jeweiligen Nichtförderung zugrunde?
110. Welche Planungsmittel für Bundesstraßen und Bundesautobahnen sind derzeit verfügbar?
111. Welche Planungsmittel für Bundesstraßen und Bundesautobahnen müssten verfügbar sein, um den erforderlichen Planungsvorlauf für neue Maßnahmen zu schaffen?
112. Welche verfügbaren Mittel des Bundes konnten in den letzten Jahren durch den Freistaat Sachsen nicht abgerufen werden, und was waren die Gründe dafür?
113. Welche Neu- und Ausbaumaßnahmen bei Bundesfernstraßen und Bundesautobahnen sind bis 2015 in Sachsen geplant?
114. Kann auf die Weiterführung der A 72 entsprechend dem BVWP zwischen Autobahnkreuz A 38/A 72 und Anschlussstelle Leipzig-Connewitz (enthalten als neues Vorhaben mit Planungsrecht Weiterer Bedarf) verzichtet werden?
115. Kann der Ausbau der B 181 im Bereich Dölzig auf einen Knotenausbau B 181/B 186 beschränkt werden?
116. Wie ist der aktuelle Sachstand für den Ausbau der B 7 zwischen der Landesgrenze Thüringen/Sachsen und der A 72?
117. Ist die Finanzierung für den Ausbau der B 7 zwischen der Landesgrenze Thüringen/Sachsen und der A 72 in der entsprechenden Höhe gesichert, und für wann ist mit einer Bewilligung zu rechnen?
118. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Beginn für den Ausbau der B 7 zwischen der Landesgrenze Thüringen/Sachsen und der A 72 und wann mit dem Ende der Baumaßnahmen?

Wasserstraßen

119. Welche Wasserstraßenprojekte sind derzeit im Freistaat Sachsen im Bau befindlich, haben Baureife erlangt oder befinden sich in der Planfeststellung, bzw. wurden bis heute nicht in Angriff genommen, und was sind die Gründe dafür?
120. Welche Stärken, Schwächen, Entwicklungspotenziale und Handlungsoptionen sieht die Bundesregierung bei der sächsischen Binnenwasserinfrastruktur, und welche Bedeutung haben die sächsischen Binnenhäfen und die sächsische Binnenschifffahrt für den Arbeitsmarkt und den Wirtschaftsstandort im Freistaat?
121. In welchem Umfang sind die einzelnen Verkehrswege Straße, Schiene und Wasser in der Lage, den zusätzlichen Verkehr bis zum Prognosezeitraum 2015 im Freistaat Sachsen adäquat zu verkraften (bitte einzeln nach den Verkehrswegen aufschlüsseln)?
122. In welchem Maße verfügen die genannten Verkehrswege auf allen wichtigen Korridoren über Kapazitätsreserven (bitte einzeln angeben nach den Verkehrswegen in Prozent der Auslastung und Kapazität)?

123. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung über Unterhaltungs- bzw. Ausbaupläne (z. B. Vertiefung), um die Beschiffbarkeit der Elbe zu erhöhen?
124. Welche zu erwartenden Kosten für Unterhaltung bzw. Ausbau sind in den kommenden Jahren geplant?
125. Gibt es einen abgestimmten Umgang zwischen der Bundesebene und den Elbeanrainer-Bundesländern hinsichtlich Ausbau und Unterhaltung der Elbe im Sinne einer ganzheitlichen Betrachtung des Flusses als Verkehrskorridor sowie als Ökosystem mit welchen konkreten Handlungsempfehlungen?
126. Wie bewertet die Bundesregierung die geplanten Staustufen in der Elbe in Tschechien?
127. Hat die Bundesregierung vor, offiziell gegen die tschechischen Pläne zur Errichtung von Staustufen diplomatisch vorzugehen?
128. Wie bewertet die Bundesregierung die künftige Bedeutung der Elbe als Wasserstraße für den Güterverkehr?
129. Welche Auswirkungen hätte eine Herabstufung der Elbe als Wasserstraße im Nebennetz für künftige Investitionen des Bundes, und welche Auswirkungen ergäben sich daraus für die Elbehäfen?

Berlin, den 25. Mai 2011

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion

