

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Markus Tressel,
Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Umsetzung des Bedarfsplans Schiene im Freistaat Sachsen

In einer Pressemitteilung des früheren Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hieß es im Juni 2010 zum Fortgang der Bauarbeiten an der Ausbaustrecke Berlin–Dresden: „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.“

Dreieinhalb Jahre später ist zu konstatieren, dass die damals angekündigten Fahrzeitgewinne bis heute nicht fahrplanwirksam werden können, da der Ausbau der Strecke ins Stocken geraten war. Auch der später von der Bundesregierung genannte Fertigstellungstermin für Ende 2014 (Bundestagsdrucksache 17/2782) erwies sich im Lichte des tatsächlichen Baufortschritts als Makulatur. Zu diesem Zeitpunkt sollte zwischen Dresden und Berlin ursprünglich ein 80 Kilometer langer Abschnitt eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 200 km/h erlauben, so dass die Fahrzeit zwischen der Bundeshauptstadt und der Landeshauptstadt des Freistaats Sachsen auf etwa 90 Minuten schrumpfen sollte. Doch die dafür notwendige Beseitigung von 21 höhengleichen Bahnübergängen verläuft sehr schleppend. Eine vollständige Fertigstellung der Ausbaustrecke ist bis heute nicht absehbar, obwohl der Strecke mit internationalen Verkehren im Personen- und Güterverkehr auch für den europäischen Integrationsprozess große Bedeutung zukommt.

Auch die Fertigstellung anderer Vorhaben des Bedarfsplans Schiene im Freistaat Sachsen, wie das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 9 – die Ausbaustrecke Leipzig–Dresden oder der Ausbau der Sachsen-Franken-Magistrale haben sich immer wieder verzögert und sind auch im Jahr 25 nach dem Fall des Eisernen Vorhangs noch nicht abgeschlossen.

Wir fragen die Bundesregierung:

Ausbaustrecke Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden

1. Welche Streckenabschnitte zwischen Werdau Bogendreieck und Leipzig bzw. Dresden sind noch nicht ausgebaut, und wann ist für diese Abschnitte mit dem Baubeginn zu rechnen?
2. Welche Investitionen sind bis zum Abschluss des Vorhabens noch zu tätigen, und sind diese Mittel über eine Finanzierungsvereinbarung abgesichert?

Ausbaustrecke Leipzig–Dresden

3. Welche Streckenabschnitte des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 9 sind noch nicht ausgebaut, und wann ist für diese Abschnitt mit dem Baubeginn zu rechnen?
4. Ab wann soll die zwischen Leipzig Hauptbahnhof (Hbf) und Dresden Hbf angestrebte Fahrzeit von 47 Minuten fahrplanwirksam werden?
5. Welche Investitionen sind bis zum Abschluss des Vorhabens noch zu tätigen, und sind diese Mittel über eine Finanzierungsvereinbarung abgesichert?

Ausbaustrecke Knappenrode–Horka–Bundesgrenze Deutschland/Polen

6. Wann rechnet die Bundesregierung mit den beiden ausstehenden Planfeststellungsbeschlüssen im westlichen Abschnitt der Ausbaustrecke (ABS) Knappenrode–Horka–Bundesgrenze Deutschland/Polen?
7. Liegen der Bundesregierung Informationen vor, bis wann die bergbaulichen Sanierungsarbeiten im Bereich der Innenkippe Lohsa endgültig abgeschlossen werden können, so dass nach der geotechnischen Freigabe die Voraussetzungen zum Wiederaufbau der Strecke 6207 gegeben sind?
8. Welchen aktualisierten Zeitplan verfolgt die Bundesregierung bei der Fertigstellung des Bedarfsplanprojekts ABS Knappenrode–Horka–Bundesgrenze Deutschland/Polen?
9. Welche Teilinbetriebnahmen sind geplant, und bis wann soll das Gesamtprojekt vollständig in Betrieb gehen?

Geplante Streckenelektrifizierung Wegliniec–Zgorzelec–Görlitz durch die PKP Polskie Linie Kolejowe

10. Unterstützt die Bundesregierung das Vorhaben des polnischen Eisenbahninfrastrukturunternehmens PKP Polskie Linie Kolejowe, die Strecke Wegliniec–Zgorzelec–Görlitz zu elektrifizieren, was voraussichtlich bedeuten würde, dass die Bundesrepublik Deutschland die Kosten für die Elektrifizierung des rund einen Kilometer langen Abschnitts von der Staatsgrenze auf dem Neißeviadukt bis in den Bahnhof Görlitz übernehmen müsste?
11. Ist die fachliche Prüfung des genannten Vorhabens hinsichtlich Energieversorgung und sicherungstechnischer Anpassungen durch die Deutsche Bahn AG (DB AG) mittlerweile abgeschlossen (siehe Bundestagsdrucksache 17/10050), und wenn ja, mit welchen Ergebnissen?
12. Welche Vereinbarungen bzw. Absprachen hat es bezüglich der Elektrifizierung der Strecke Wegliniec–Zgorzelec–Görlitz in der deutsch-polnischen Arbeitsgruppe zum Ausbau der grenzüberschreitenden Eisenbahnverbindungen bisher gegeben (siehe Bundestagsdrucksache 17/14155)?

Dresdner-Bahn in Berlin

13. Welchen Verfahrensstand haben die drei Planfeststellungsverfahren bei der Dresdner-Bahn in Berlin (Berlin–Südkreuz–Blankenfelde) erreicht, und wann rechnet die Bundesregierung mit den Planfeststellungsbeschlüssen in den jeweiligen Abschnitten?
14. Hat der Vorhabenträger gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt bereits signalisiert, dass er das besagte Vorhaben im Abschnitt Lichtenrade in der bisher geplanten Form nicht weiter verfolgen wird (Berliner Morgenpost vom 29. Januar 2014) und zu gegebener Zeit ein neues Planfeststellungsverfahren beantragen wird?

Wenn nein, wann soll das bisherige Planfeststellungsverfahren endgültig abgebrochen werden?

15. Ist das Eisenbahn-Bundesamt im Planfeststellungsverfahren zu der Erkenntnis gekommen, dass das bisher verfolgte Vorhaben nicht oder nur schwer durchsetzbar ist, oder welche Gründe waren ausschlaggebend dafür, dass die Bundesregierung – namentlich Staatssekretär beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Michael Odenwald (Berliner Morgenpost vom 29. Januar 2014) – die zuvor stets abgelehnte Tunnelvariante ins Spiel gebracht hat?
16. Können die Planfeststellungsverfahren in den Abschnitten 1 (Marienfelde) und 3 (Blankenfelde-Mahlow) unabhängig von den beabsichtigten Veränderungen im Abschnitt 2 (Lichtenrade) zu Ende geführt werden, oder gibt es Abhängigkeiten zwischen den drei Planfeststellungsabschnitten, die im Zusammenhang mit einer möglichen Tunnelvariante Anpassungen in den Abschnitten 1 und 3 erforderlich machen?
Wenn nein, welche Änderungen sind bei den Planfeststellungsunterlagen in den Abschnitten 1 und 3 erforderlich, und welche Auswirkungen hätten diese auf den Fortgang und die Dauer des Verfahrens?
17. Welche Mehrkosten ergeben sich für die von DB-Chef Rüdiger Grube in Aussicht gestellte Tunnelvariante gegenüber der bisher verfolgten ebenerdigen Variante, und mit welchen aktualisierten Gesamtkosten rechnet die Bundesregierung beim Wiederaufbau der Dresdner-Bahn insgesamt?
18. Geht die Bundesregierung nunmehr davon aus, dass die Wirtschaftlichkeit für die einzelnen vom Eisenbahn-Bundesamt geprüften Tunnelvarianten nachgewiesen werden kann?
Wenn ja, welche grundlegenden Rahmenbedingungen haben sich seit dem 11. Dezember 2012 verändert (siehe Bundestagsdrucksache 17/11804), dass die Bundesregierung jetzt offenbar davon ausgeht, die Wirtschaftlichkeit für eine Tunnelvariante in Lichtenrade nachweisen zu können?
19. Welche Auswirkungen hat der Nachweis der Wirtschaftlichkeit für den beabsichtigten Lichtenrader Tunnel auf die Höhe eines möglichen Baukostenzuschusses durch Dritte, wie das Land Berlin?
20. Bis wann strebt die Bundesregierung eine Einigung mit dem Senat von Berlin über eine mögliche finanzielle Beteiligung an den Baukosten des Lichtenrader Tunnels an?
21. Ist die Bundesregierung bereit, den überwiegenden Teil der mit dem Bau des Tunnels verbundenen Mehrkosten zu tragen?
Wenn ja, bis zu welcher Höhe?
22. Welchen aktualisierten Zeitplan strebt die Bundesregierung für den Wiederaufbau der Dresdner-Bahn zwischen Berlin-Südkreuz und Blankenfelde unter Berücksichtigung einer Tunnellösung in Lichtenrade an?
23. Welcher frühestmögliche Fertigstellungstermin ergäbe sich bei idealem Planungsfortschritt und gesicherter Finanzierung für das Gesamtvorhaben Dresdner-Bahn in Berlin?

Ausbaustrecke Berlin–Dresden

24. Für welche Bahnübergangersatzmaßnahmen zwischen Berlin und Dresden wurden bereits Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen zwischen dem Vorhabenträger und den jeweiligen Straßenbaulastträgern nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz abgeschlossen?
25. Für den Ersatz welcher Bahnübergänge befinden sich Kreuzungsvereinbarungen in Vorbereitung, und welche Kreuzungsvereinbarungen sind nach § 13 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bereits genehmigt?

26. Welche der 21 geplanten Bahnübergangersatzmaßnahmen sind aktuell fertiggestellt, im Bau oder in der Planung (bitte Planungsstand angeben)?
27. Für welche Bahnübergangersatzmaßnahmen soll es eine Kofinanzierung des kommunalen Finanzierungsanteils durch das Land Brandenburg geben?
28. Bei welchen Bahnübergangersatzmaßnahmen gibt es trotz Kofinanzierung durch das Land Brandenburg Verzögerungen beim Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung mit dem kommunalen Straßenbaulastträger?
29. Bis wann plant die DB Netz AG die Strecke Berlin–Dresden, bzw. den mit 200 km/h zu befahrenden Streckenabschnitt mit einer Linienzugbeeinflussung auszurüsten, so dass die Anforderungen nach § 15 Absatz 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) erfüllt werden können?
30. Bis wann soll die Beseitigung aller Bahnübergänge in dem mit 200 km/h zu befahrenden Streckenabschnitt abgeschlossen sein, so dass die Anforderungen nach § 11 Absatz 2 EBO erfüllt werden?
31. Wann ist mit dem Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung für die noch ausstehenden Planfeststellungsabschnitte zu rechnen (PFA 2111, 2113, 2115, 2116, 2251, 2254, 2364, 2365, 2374)?
32. Welche Investitionen sind für die Vollendung des rund 80 Kilometer langen Abschnitts, der nach der überarbeiteten Ausbaukonzeption für eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 200 km/h hergerichtet werden soll, noch zu tätigen?
33. Welche Investitionen sind für den angestrebten weitgehenden Ausbau auf 200 km/h – also die vollständige Umsetzung der zweiten Baustufe – noch zu tätigen?
34. Wann soll die zwischen Berlin-Südkreuz und Dresden-Neustadt angestrebte Fahrzeit von 74 Minuten (siehe Bundestagsdrucksache 17/2094) fahrplanwirksam werden?
35. Welche jeweiligen Streckenhöchstgeschwindigkeiten resultieren daraus zwischen Berlin und Dresden (wenn möglich, bitte grafisch darstellen)?
36. Welche Fahrzeiten würden sich nach vollständiger Umsetzung der zweiten Baustufe bzw. der Realisierung der Dresdner-Bahn in Berlin ergeben?

Ausbau der Knoten Leipzig, Dresden und Chemnitz

37. Welche Investitionen sind für den Ausbau der Knoten Leipzig, Dresden und Chemnitz noch zu tätigen, und sind diese Mittel über eine Finanzierungsvereinbarung abgesichert?
38. Welchen aktualisierten Zeitplan verfolgt die Bundesregierung beim Ausbau der Knoten Leipzig, Dresden und Chemnitz?
39. Welche Rolle soll die Zugbildungsanlage Leipzig-Engelsdorf nach Fertigstellung der Zugbildungsanlage Halle-Nord übernehmen?
40. Wann ist die Einstellung des Ablaufbetriebs in Leipzig-Engelsdorf geplant?
41. Welche Funktion soll der Rangierbahnhof Dresden-Friedrichstadt langfristig erfüllen?

Berlin, den 21. Februar 2014

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion