

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Caren Lay, Sabine Leidig, Herbert Behrens, Dr. André Hahn, Susanna Karawanskij, Katja Kipping, Michael Leutert, Birgit Menz, Dr. Axel Troost, Jörn Wunderlich, Sabine Zimmermann (Zwickau) und der Fraktion DIE LINKE.

Anbindung sächsischer Städte an den Eisenbahn-Fernverkehr

In den letzten Jahren haben zahlreiche kleinere und mittelgroße Städte ihre Anbindung an den Eisenbahn-Fernverkehr verloren. Dies betrifft Städte in Ostdeutschland in ganz besonderem Maße.

Auch wenn die Bundesregierung ihre Zuständigkeit für das operative Geschäft der Bahn an die Deutsche Bahn AG (DB AG) als 100-prozentiges Bundesunternehmen abgegeben hat, trägt sie weiterhin Verantwortung für den Bahn-Fernverkehr. Dies ergibt sich aus Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes (GG). Darin heißt es:

„Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.“

Die Verantwortung der Bundesregierung bezieht sich also eindeutig nicht nur auf die – zu einem erheblichen Teil mit staatlichen Mitteln ausgebaute und instandgehaltene – Infrastruktur, sondern auch auf die Verkehrsangebote. Für das in diesem Grundgesetz-Artikel verlangte Gesetz, das inzwischen seit 23 Jahren überfällig ist, haben mehrere Bundesländer im Bundesrat kürzlich zum wiederholten Male eine Initiative eingebracht. Mit diesem „sollen der Gewährleistungsauftrag des Bundes für den SPfV (Artikel 87e Absatz 4 GG) konkretisiert und dem Bund die zur Erfüllung seiner Aufgabe erforderliche Rechtsgrundlage zur Verfügung gestellt werden“ (Bundesratsdrucksache 745/16 vom 8. Dezember 2016).

Außerdem hat die DB AG im Jahr 2015 ein neues Fernverkehrskonzept vorgestellt (der Öffentlichkeit präsentiert am 18. März 2015), mit dem die Anbindung kleiner und mittlerer Städte wieder verbessert werden soll. Dies betrifft auch einige sächsische Städte, insbesondere Chemnitz als eine der Städte mit mehr als 100 000 Einwohnern, die momentan ohne Bahn-Fernverkehr sind. Allerdings ist dieses Konzept sehr langfristig angelegt und soll erst im Jahr 2030 voll umgesetzt sein.

Wir fragen die Bundesregierung:

Fernverkehrsanbindung sächsischer Städte und Strategie der Bundesregierung

1. Welche verkehrspolitischen Ziele und Prioritäten verfolgt die Bundesregierung in Bezug auf die Bahn-Fernverkehrsanbindung sächsischer Städte?
2. Wie stellt sich die Anbindung sächsischer Städte an den Eisenbahnfernverkehr im Vergleich zu anderen Bundesländern nach Auffassung der Bundesregierung dar?
3. Welchen Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung, um die Bahn-Fernverkehrsanbindung sächsischer Städte zu verbessern, und welche konkreten Schritte unternimmt sie zu diesem Zweck?
4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass insbesondere die sächsischen Fernverkehrsanbindungen einen deutlichen Ausbau- und Investitionsbedarf haben?

Wenn ja, was hat die Bundesregierung bisher getan, um die DB AG dazu zu bewegen?

5. Wie viel Prozent der für den Ausbau von Schienenwegen vorgesehenen Mittel des Bundes sind in den letzten 25 Jahren in Sachsen investiert worden (bitte für jedes Jahr einzeln angeben)?
6. Wie viel Prozent der Mittel für den Schienenverkehr im kürzlich verabschiedeten Bundesverkehrswegeplan 2030 werden den Planungen zufolge in Sachsen investiert?
7. Welche Anmeldungen lagen aus Sachsen für den Bundesverkehrswegeplan 2030 vor, und aus welchen Gründen hat die Bundesregierung darauf basierend ihre Priorisierung gesetzt?
8. Welche Bundesmittel für Verkehrsinvestitionen sind in den letzten 25 Jahren nach Sachsen geflossen bzw. fließen in den nächsten zehn Jahren nach Sachsen, getrennt nach Straßenbau und Schiene (bitte in Jahresscheiben für die vergangenen 25 Jahre und die kommenden zehn Jahre angeben)?
9. Welche Priorität räumt die Bundesregierung der Anbindung von ländlichen Gebieten an das Fernverkehrsnetz insbesondere in Bezug auf die Möglichkeit des umweltfreundlichen Berufspendelverkehrs ein?
10. Wie ist die Prognose der Bundesregierung über die für Sachsen zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel für die nächsten 15 Jahre?
11. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, um den Umstieg zwischen Fern- und Nahverkehr zu vereinfachen und insbesondere einen barrierefreien Übergang von Fern- und Nahverkehr sicherzustellen?

Ausbau der Strecke Dresden–Berlin

12. Wann wird laut Bundesverkehrswegeplan 2030 der geplante Ausbau der Strecke Dresden–Berlin komplett für eine Geschwindigkeit von 160 km/h realisiert sein?

Welcher Investitionsbedarf besteht noch?

Welche noch nicht fertig gestellten Planfeststellungsabschnitte werden wann im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten sein?

13. Bis wann wird der geplante Ausbau der Strecke Dresden–Berlin für eine Geschwindigkeit von 200 km/h umgesetzt sein?
Wie hoch sind die Kosten für die noch ausstehenden Arbeiten zur Ertüchtigung der Strecke auf 200 km/h?
In welchem Planungsstadium befinden sich die einzelnen Planfeststellungsabschnitte, die im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten sind?
14. Hat die Bundesregierung versucht, Einfluss auf die Entscheidung der DB AG zu nehmen, dass die Züge derzeit zwischen Berlin und Dresden – anders als die ICs zwischen Köln und Dresden – nicht mehr am Bahnhof Dresden-Neustadt halten, und wie bewertet die Bundesregierung diese Entscheidung?
15. Welches Konzept verfolgt die Bundesregierung hinsichtlich der Fernverkehrsanbindung des geplanten Flughafens Berlin Brandenburg, insbesondere mit Blick auf die Anbindung nach Dresden und Berlin?
16. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung hinsichtlich der Anzahl der Verspätungen der Fernverkehrszüge auf der Strecke Berlin–Dresden in den letzten fünf Jahren und der durchschnittlichen Verspätung dieser Züge (bitte nach Jahren angeben)?
17. Lässt sich nach Ansicht der Bundesregierung daraus schlussfolgern, dass die Anzahl der Verspätungen auf dieser Strecke besonders hoch ist?
18. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung über die Entwicklung der Verspätungen auf der Strecke Dresden–Berlin/Berlin–Dresden in den letzten 25 Jahren?
19. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung über die Entwicklung der Fahrzeit zwischen Berlin und Dresden ausweislich der Fahrpläne der Deutschen Bahn in den letzten 25 Jahren (bitte für jeden Fahrplan gesondert angeben)?
20. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung über die Entwicklung der Zahl und Länge der Langsamfahrstellen an der Strecke Berlin–Dresden in den letzten 25 Jahren (bitte für jedes Jahr gesondert angeben)?
21. Welche Aktivitäten hat die Bundesregierung unternommen und wird sie unternehmen, um die DB dazu zu bewegen, die Fernverkehrsverbindung zwischen Dresden und Berlin zu verbessern und Verspätungen zu reduzieren?
22. Welche konkreten Lärmschutzmaßnahmen plant die Bundesregierung auf dieser Strecke, insbesondere mit Blick auf die hohe Lärmbelastung im sächsischen Elbtal?

Ausbau der Strecke Dresden–Prag

23. In welchem Planungsstand befindet sich die Neu-/Ausbaustrecke Dresden–Prag, die im Bundesverkehrswegeplan 2030 noch im Potenziellen Bedarf (Projekt 2-045-V01) geführt wird?
24. Ist es nach Auffassung der Bundesregierung sinnvoll, über eine lange Strecke eine komplette Neubaustrecke mitsamt einem langen und teuren Tunnel zu bauen, oder wäre eine Ausbaustrecke mit punktueller Umfahrung stark belasteter Bereiche sinnvoller?

Ausbau der Strecke Dresden/Berlin–Görlitz–Wrocław

25. Welche Stellung hat der grenzüberschreitende Bahnverkehr zwischen Deutschland und Polen aus Sicht der Bundesregierung?
26. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Bahnverbindungen zwischen Deutschland und Polen momentan unattraktiv sind?

27. In welchem Planungsstand befindet sich die Ausbaustrecke Dresden–Bautzen–Görlitz–Grenze D/PL (Deutschland/Polen), die im Bundesverkehrswegeplan 2030 noch im Potenziellen Bedarf (Projekt 2-029-V01) geführt wird?
28. Wie gedenkt die Bundesregierung den Staatsvertrag zwischen Deutschland und Polen aus dem Jahr 2003 zu realisieren, der eine beidseitig durchgehende Elektrifizierung der Strecke Dresden–Wrocław vorsieht und den Polen überwiegend erfüllt hat, während das Projekt im Bundesverkehrswegeplan 2030 nicht im Vordringlichen Bedarf steht?
29. Wie bewertet es die Bundesregierung, dass zwischen den beiden Großstädten Dresden und Wrocław gerade einmal drei Zugpaare täglich direkt und mit einigermaßen attraktiven Fahrzeiten (knapp vier Stunden gegenüber fünfeinhalb Stunden mit zwei Umstiegen) verkehren?
30. Welche Pläne verfolgt die Bundesregierung für den Ausbau der durchgehenden Fernverkehrsverbindung auf der Strecke Dresden–Görlitz–Wrocław, und was unternimmt sie zu diesem Zweck?
31. Welche Pläne verfolgt die Bundesregierung für den Ausbau der durchgehenden Fernverkehrsverbindung auf der Strecke Berlin–Görlitz–Wrocław, und was unternimmt sie zu diesem Zweck?
32. Existieren Pläne der Bundesregierung, die Fernverkehrsverbindungen über Wrocław hinaus weiterzuführen?

Ausbau der Strecke Leipzig–Chemnitz

33. Wie bewertet es die Bundesregierung, dass Chemnitz als eine Stadt mit fast 250 000 Einwohnern keinerlei Anbindung an den Bahn-Fernverkehr mehr hat?
34. Wann ist nach Kenntnis der Bundesregierung wieder mit einer Fernverkehrs-anbindung der Stadt Chemnitz zu rechnen?
35. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung das jährliche Fahrgastaufkommen von Chemnitz in Bezug auf Fernverkehrsziele unter Berücksichtigung der dafür notwendigen Umsteigebahnhöfe wie etwa Leipzig und Dresden?
36. Wie viele Fahrgäste im Fernverkehr haben nach Kenntnis der Bundesregierung jährlich entweder den Ausgangsbahnhof Chemnitz oder den Zielbahnhof Chemnitz?
37. In welchem Planungsstand befindet sich die Ausbaustrecke Leipzig–Chemnitz, die im Bundesverkehrswegeplan 2030 noch im Potenziellen Bedarf (Projekt M-002-V01) geführt wird?
38. Welche Ziele werden mit diesem Projekt verfolgt?

Ausbau der Sachsen-Franken-Magistrale

39. Welche Schlussfolgerung zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass auf der Sachsen-Franken-Magistrale (Dresden–Chemnitz–Zwickau–Bayreuth–Nürnberg) momentan kein Bahn-Fernverkehr mehr fährt, und welche Gründe sieht sie für diesen Missstand?

40. Welches Fernverkehrsangebot ist auf der Sachsen-Franken-Magistrale nach Kenntnis der Bundesregierung langfristig geplant, und welche Umsetzungsschritte sind dafür bereits unternommen worden?

Berlin, den 20. März 2017

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

