

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, weitere Abgeordnete und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/8531 –

Bau der Schienenneubaustrecke Dresden–Prag

Vorbemerkung der Fragesteller

Der geplante Neubau der Hochgeschwindigkeitseisenbahnstrecke zwischen Dresden und Prag ist nicht nur für den Freistaat Sachsen von herausragender Bedeutung. Das Projekt leistet vielmehr auch einen wichtigen Beitrag für eine höhere Leistungsfähigkeit des europäischen Schienenverkehrs zwischen den deutschen Seehäfen und den EU-Staaten in Süd- und Südosteuropa. Die Bedeutung der Verbindung ergibt sich auch aus der Einstufung als Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V). Durch die neue Streckenführung wird sich die Reisezeit für Personenzüge zwischen Dresden und Prag von derzeit über zwei Stunden auf deutlich unter eine Stunde mehr als halbieren. Für den Schienengüterverkehr erhöht sich die Kapazität im Vergleich zur bisherigen Strecke durch das obere Elbtal. Das Projekt verbessert die Anbindung der Bundesrepublik Deutschland und des Freistaates Sachsen an die Märkte in Süd- und Südosteuropa. Aufgrund ihrer Bedeutung wurde die Strecke sowohl in den Bundesverkehrswegeplan 2030 als auch in den Landesverkehrsplan 2025 des Freistaates Sachsen aufgenommen (vgl. www.medien-service.sachsen.de/medien/news/222180).

Als zukünftiger Bauherr führt die Deutsche Bahn AG (DB AG) alle planerischen Aktivitäten durch und beantragt alle planungsrechtlichen Verfahren. Dem kommt besonders im Hinblick auf die Auswahl der Trassenführung eine besondere Bedeutung zu. Naturgemäß spielt die Akzeptanz für das Projekt unter den Anwohnern eine wichtige Rolle. Der Wunsch nach Mitsprache zeigt sich unter anderem an der Arbeit der Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“, die eigene Vorschläge zur Trassenführung entwickelt hat. Wie bei Verkehrsprojekten dieser Größenordnung üblich, ist die Klärung von Natur- und Umweltfragen einschließlich dem Lärmschutz entscheidend für eine zügige Planung und Genehmigung.

1. Wie ist der aktuelle Planungsstand beim Neubau der Strecke zwischen Heidenau und Ústí nad Labem?
2. Welche Trassenvarianten wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen der bisherigen Planungsschritte untersucht?
3. Existiert eine durch die Bundesregierung bzw. die DB Netz AG favorisierte Trassenführung?

Wenn ja, wie soll diese aussehen?

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB Netz AG als Vorhabenträgerin hat mit der Grundlagenermittlung und der Vorplanung der Neubaustrecke Dresden–Prag im Jahr 2018 begonnen. Sie untersucht derzeit die auf der Website des Projekts dargestellten Trassierungsvarianten (https://bauprojekte.deutschebahn.com/media/projects/7332/docs/GR_dresden-prag-varianten-strecken-grafik.pdf). Es ist ein Raumordnungsverfahren für die Neubaustrecke Dresden–Prag durchzuführen. Erst nachdem die Vorplanung die nötige Planungstiefe erreicht hat, sind Aussagen zur Trassenführung möglich.

4. Wann kann nach Kenntnis der Bundesregierung im günstigsten Fall mit dem Beginn des Planfeststellungsverfahrens gerechnet werden?
5. Wann ist nach Kenntnis der Bundesregierung mit der endgültigen Festlegung auf eine konkrete Trassenführung zu rechnen?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens und der Grundlagenermittlung und Vorplanung wird der Deutsche Bundestag über die Vorzugsvariante und Alternativvarianten einschließlich ihrer Auswirkungen auf die Kosten unterrichtet. Im Anschluss an die parlamentarische Befassung können Aussagen über den Beginn der einzelnen Planfeststellungsverfahren gemacht werden. Hieran anschließend hat die DB Netz AG die Entwurfs- und Genehmigungsplanung nach den Leistungsphasen 3/4 Honorarordnung für die Architekten und Ingenieure zu erstellen. Die Trassenführung wird in den Planfeststellungsbeschlüssen des Eisenbahn-Bundesamtes für die einzelnen Planfeststellungsabschnitte festgelegt.

6. Wie hoch sind die zu erwartenden Kosten auf Seiten der Bundesrepublik Deutschland, und welchen Anteil daran haben Tunnelbauten sowie Brückenbauwerke voraussichtlich?

Aussagen über die Kosten sind nach Abschluss der Vorplanung möglich. Für die Bewertung im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 erfolgte eine Abschätzung der Kosten nach dem für den BVWP üblichen Verfahren der Trassen- und Kostenprüfung, die Gesamtkosten i. H. v. ca. 1,3 Mrd. Euro ergab.

7. Welche finanziellen Zusagen gibt es vom Freistaat Sachsen, der EU oder der DB AG zur anteiligen Finanzierung der Neubaustrecke?

Die Neubaustrecke Dresden–Prag ist ein Bedarfsplanprojekt, das nach § 8 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes gemäß der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung finanziert wird. Aufgrund des frühen Planungsstandes konnte die DB Netz AG noch keine Mittel für eine EU-Förderung beantragen.

8. Stellt eine mögliche moderate Kostensteigerung, z. B. durch eine längere Tunnelstrecke, nach Kenntnis der Bundesregierung ein Risiko für die Gesamtfinanzierung dieses Projektes dar?

Derzeit werden verschiedene Korridore für die Maßnahme untersucht.

9. Wie sind nach Kenntnis der Bundesregierung die einzelnen Trassenvarianten unter dem gegenwärtigen Kenntnisstand hinsichtlich deren Umweltauswirkungen zu bewerten?

Nach dem gegenwärtigen Kenntnisstand können keine abschließende Einschätzung zu Trassenvarianten und deren Umweltauswirkungen erfolgen. Aussagen zu Umweltauswirkungen erfolgen im Raumordnungsverfahren.

10. Bei welcher Trassenvariante ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Streckenbau finanziell und zeitlich am aufwändigsten hinsichtlich der geologischen Strukturen?

Eine abschließende Aussage kann erst nach Beendigung der Vorplanung getroffen werden, da neben der Tunnellänge weitere Faktoren wie z. B. aufwändige Ingenieurbauwerke (Brücken), Lärmschutzmaßnahmen und die Komplexität der Maßnahmen für den Bau (Baustraßen, Zwischenlagerflächen) zu berücksichtigen sind.

11. Welche NATURA 2000-Gebiete könnten von der geplanten Strecke nach Auffassung der Bundesregierung tangiert werden?

Die Planung der Streckenführung erfolgt unter der Maßgabe, den Eingriff in Natur und Umwelt so gering wie möglich zu halten. Dabei werden die NATURA-2000-Gebiete ebenso betrachtet, wie andere ausgewiesene Schutzgebiete. Welche Gebiete tangiert werden, hängt von der Streckenführung ab, die mit Abschluss der Vorplanung gefunden sein wird.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 3 verwiesen.

12. Auf welchem Weg soll in der aktuellen Planung der entstehende Abraum durch den Tunnelbau verfüllt werden?

Spielt der Hornblendebruch bei Nenntmannsdorf dabei eine Rolle?

Eine Aussage ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich, da die genaue Linienführung und damit der zu erwartende Abraum noch nicht bekannt sind. Insoweit ist auch offen, ob der Abraum entsorgt werden muss oder teilweise wiederverwendet werden kann.

13. Ist der Bundesregierung die von der Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“ vorgeschlagene Trassenvariante mit dem etwas längeren Tunnel bekannt, und falls ja, wie wird dieser bewertet (vgl. www.basistunnel-nach-prag.de/)?

14. Wie hoch sind nach Auffassung der Bundesregierung die Mehrkosten beim Aufgreifen des Vorschlags der Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“ im Vergleich zur bisherigen Vorzugsvariante in der Untersuchung des Freistaates Sachsen?

Die Fragen 13 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB Netz AG als Vorhabenträgerin befindet sich seit November 2018 im Austausch mit der Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“. Eine anschließende Bewertung der von der Bürgerinitiative favorisierten Trassenvariante steht aus. Aussagen über Kosten bzw. evtl. Mehrkosten können erst nach Abschluss der Vorplanung getroffen werden.

15. Ist beim Vorschlag der Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“ nach Kenntnis der Bundesregierung die prognostizierte maximal mögliche Streckenauslastung von 288 Zügen je Tag identisch?

Die DB Netz AG legt bei allen Trassenvarianten identische Zugzahlen zugrunde. Nach ersten Prüfungen können unter Berücksichtigung des Baus eines Überholbahnhofs 288 Züge pro Tag die Strecke nutzen.

16. Welche maximale Steigungsrate der Tunnelstrecke weist der Vorschlag der Bürgerinitiative nach Kenntnis der Bundesregierung im Vergleich zur bisherigen Vorzugsvariante des Freistaates Sachsen auf, und welche Auswirkung hat dies für die Fahrt von schweren Güterzügen?

Die DB Netz AG hat die Vorzugsvariante des Freistaates Sachsen weiterentwickelt. Diese weist dem grenzüberschreitenden Tunnel derzeit eine Gradientenrate von ca. 5,9 Promille zu. Bei der Streckenführung der Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“ beträgt die Gradientenrate derzeit 6,8 Promille. Unabhängig von der Streckenführung wird im Rahmen der Planung darauf geachtet, dass planerisch keine Einschränkungen für Güterzüge bestehen.

17. Welche Verwendung ist für die Bestandsstrecke im Elbtal nach Eröffnung der Neubaustrecke vorgesehen?
18. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Pläne, die Bestandsstrecke nach Eröffnung der Neubaustrecke für Züge ab einer bestimmten Tonnage zu sperren?
19. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung geplant, nach Fertigstellung der Neubaustrecke die Lärmemissionen auf der bisherigen Elbtalstrecke durch eine Reduktion des Verkehrsaufkommens und/oder eine Geschwindigkeitsbegrenzung zu verringern?

Die Fragen 17 bis 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB Netz AG hat einen diskriminierungsfreien Zugang zur Schieneninfrastruktur zu gewährleisten. Unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten werden die Eisenbahninfrastrukturunternehmen ihre Züge auf der 25 km kürzeren Neubaustrecke verkehren lassen, dies wird voraussichtlich eine weitgehende Verlagerung der Verkehrsströme von der Bestandsstrecke auf die Neubaustrecke zur Folge haben. Verkehrslenkende Maßnahmen sind derzeit nicht angedacht.

20. Ist die Neubaustrecke in der Planung nach Kenntnis der Bundesregierung bereits in den zukünftigen Deutschland-Takt integriert, und wenn nein, welche Maßnahmen müssen dafür noch ergriffen werden?

Als Maßnahme des Vordringlichen Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans 2030 ist die Neubaustrecke Dresden–Prag im Deutschland-Takt unterstellt.

21. Welche Bürgerinitiativen oder andere Vereinigungen, die sich mit der Neubaustrecke beschäftigen, sind der Bundesregierung bekannt, und welche Kontakte zwischen Deutscher Bahn AG und betroffenen Bürgerinitiativen sind der Bundesregierung bekannt?

Derzeit ist der Bundesregierung bekannt, dass die DB Netz AG mit der Bürgerinitiative „Basistunnel nach Prag“ in Kontakt steht.

22. Wie wurden betroffene Anwohner nach Kenntnis der Bundesregierung bisher über den aktuellen Stand der Planungen informiert?

Informationen und Veranstaltungshinweise über das Projekt können auf der Website der DB Netz AG <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/dresden-prag> abgerufen werden.

23. Welche Abstimmungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik stehen nach Kenntnis der Bundesregierung noch aus?

Die DB Netz AG und die tschechische Bahn verhandeln derzeit eine Vereinbarung über die Planungsleistungen für den grenzüberschreitenden Erzgebirgstunnel. Bei Vorliegen ausreichend vertiefter Erkenntnisse aus den Planungen wird ein Staatsvertrag über den Bau und Betrieb des gemeinsamen Grenztunnels abgeschlossen.

24. Welche Erfahrungen mit anderen großen Eisenbahntunnelbauten werden im Rahmen der Planungen nach Kenntnis der Bundesregierung berücksichtigt?

Die DB Netz AG hat im verantwortlichen Regionalbereich Südost zahlreiche Erfahrungen im Bereich des Tunnelbaus gesammelt, insbesondere bei der Realisierung der Tunnel der Schnellfahrstrecke Nürnberg–Erfurt.

25. Mit welcher Kapazitätsauslastung durch Personenfernzüge, Personennahverkehrszüge und Güterzüge rechnet die Bundesregierung im Falle einer fristgerechten Fertigstellung des Projektes?

Aussagen über eine Kapazitätsauslastung können erst mit Abschluss der Planfeststellungsverfahren getätigt werden. Der Inbetriebnahmetermin ist derzeit noch offen.

