

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Jan Mücke, Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, Joachim Günther (Plauen), Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Daniel Bahr (Münster), Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Heinz-Peter Hausteil, Elke Hoff, Birgit Homburger, Michael Kauch, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Michael Link (Heilbronn), Markus Löning, Burkhardt Müller-Sönksen, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Dr. Max Stadler, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Christoph Waitz, Dr. Claudia Winterstein, Martin Zeil, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Zukunft sächsischer Eisenbahnverbindungen

Sowohl der Straßen- als auch der Schienenverkehr nahmen im Freistaat Sachsen in den vergangenen Jahren deutlich zu. Dies ist nicht zuletzt auf die EU-Osterweiterung zurückzuführen. Dabei ist es nicht nur aus Gründen des Umweltschutzes zu begrüßen, dass sich immer mehr Unternehmen dafür entscheiden, ihre Waren über die Schiene transportieren zu lassen. Damit dies auch in Zukunft möglich ist, sind erhöhte Anstrengungen zur Instandhaltung und zum Ausbau des Schienennetzes erforderlich. Zudem ist auf zahlreichen Relationen eine Erhöhung der zulässigen Höchst- sowie der Durchschnittsgeschwindigkeit wünschenswert, um attraktive Fahrzeiten für Reisende zu ermöglichen.

Trotz umfangreicher Baumaßnahmen in der Vergangenheit befindet sich das Schienennetz im Freistaat Sachsen in einem schlechten Zustand. Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Dresden–Leipzig wird auf absehbare Zeit nicht fertiggestellt. Auf anderen wichtigen Hauptstrecken (z. B. Berlin–Dresden) sind Fahrzeiten teilweise unter Vorkriegsniveau zu konstatieren. Sowohl der Ende letzten Jahres vorgestellte Infrastrukturrahmenplan 2006–2010 der Bundesregierung als auch das Anfang März veröffentlichte Sanierungsprogramm „Pro Netz“ der Deutschen Bahn AG lassen keine spürbaren Verbesserungen bis 2012 in Sachsen erwarten.

Wir fragen die Bundesregierung:

I. Berlin–Dresden

1. Wann ist mit einer durchgängig zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h auf der Bahnstrecke Berlin–Dresden zu rechnen?

2. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung in Bezug auf die Finanzierung der Strecke Berlin–Dresden, wenn einerseits die Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Karin Roth, auf die schriftliche Frage 47 auf Bundestagsdrucksache 16/3570 des Abgeordneten Jan Mücke antwortet, dass die Baumaßnahmen der 1. Ausbaustufe im Zusammenhang mit anstehenden Bestandsnetzmaßnahmen verwirklicht werden, andererseits jedoch das jüngst von der Deutschen Bahn AG vorgestellte Sanierungsprogramm „ProNetz“ bis 2011 lediglich Gleis- und Weichenerneuerungen in den Bahnhofsbereichen Böhla, Großenhain und Frauenhain vorsieht?
3. Wie passt es aus Sicht der Bundesregierung zusammen, dass die 1. Stufe des Ausbaus der Strecke Berlin–Dresden Bestandteil des Infrastrukturrahmenplans 2006–2010 ist, die Deutsche Bahn AG jedoch ausweislich ihres Sanierungsprogramms „ProNetz“ bis 2011 nur vereinzelte Ausbesserungen durchführen möchte (vgl. Frage 2)?
4. Wurden zwischen der Bundesregierung und der Deutschen Bahn AG bereits Finanzierungsvereinbarungen zur 1. und zur 2. Stufe des Ausbaus der Strecke Berlin–Dresden geschlossen?
Falls ja, was sehen diese vor?
5. Sind für den Ausbau der Strecke Berlin–Dresden von der Europäischen Union Zuschüsse genehmigt, bereits ausgezahlt oder in Aussicht gestellt worden?
Falls ja, in welcher Höhe?
Hat sich die Bundesregierung um Zuschüsse bemüht?
6. Sind die Zuschüsse der Europäischen Union an eine Realisierung des Vorhabens bis zu einem bestimmten Zeitpunkt gebunden?
7. Welche Gründe waren im Zuge der Umsetzung der Beschlüsse des Vermittlungsausschusses von Bundestag und Bundesrat vom Dezember 2003 zum Subventionsabbau für die Entscheidung maßgeblich, die Realisierung des Ausbaus der Strecke Berlin–Dresden zurückzustellen?
Welche Berechnungen wurden angestellt?
Welche konkreten Ergebnisse hatten diese?
8. Welche Kapazität weist die Strecke Berlin–Dresden derzeit auf?
Um welchen Prozentsatz erhöht sie sich nach der durchgängigen Ertüchtigung auf 160 km/h?
9. Wird sich der Verkehr auf der Bahnstrecke Berlin–Dresden im Bereich der Personen- und der Güterbeförderung bis 2020 erhöhen?
Falls ja, in welchen Dimensionen?
Auf welche Erwartungen führt die Bundesregierung ihre Ansicht zurück?
10. Gibt es Planungen zum Zeitpunkt der Realisierung der 2. Ausbaustufe der Strecke Berlin–Dresden?
Gibt es – bereits bekannte – Umstände, von denen der Zeitplan abhängt?
11. Wann ist nach derzeitigem Erkenntnisstand mit einer Wiederinbetriebnahme der Dresdner Bahn auf Berliner Stadtgebiet zu rechnen?
Welchen Stand hat das entsprechende Planfeststellungsverfahren?
Wann ist mit dessen Abschluss zu rechnen?

12. Welchen Fahrzeitgewinn verspricht sich die Deutsche Bahn AG gegenüber der Fahrt über Großbeeren?
13. Hat sich der Realisierungsstand der Ausbaumaßnahmen auf der Strecke Berlin–Dresden gegenüber der Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Karin Roth, auf die schriftliche Frage 47 auf Bundestagsdrucksache 16/3570 des Abgeordneten Jan Mücke geändert?
14. Welchen Inhalt hat die Ressortvereinbarung zum Ausbau der Eisenbahnverbindung Berlin–Prag–Wien vom 7. Juni 1995 in Bezug auf den Umfang des Streckenausbaus und dessen Fertigstellung?
Sieht die Vereinbarung bestimmte Fahrzeiten vor, die zwischen definierten Städten zu erzielen sind?
15. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass es widersprüchlich ist, einerseits die Verlagerung des Fernverkehrs über Jüterbog, Falkenberg unter Hinweis auf die o. g. Ressortvereinbarung abzulehnen (vgl. Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin Karin Roth auf die schriftliche Frage 71 auf Bundestagsdrucksache 16/4698 des Abgeordneten Jan Mücke), andererseits aber den Ausbau der Strecke auf 200 km/h auf unabsehbare Zeit hinauszuzögern, obwohl dieser nach Aussage der Parlamentarischen Staatssekretärin ebenso Bestandteil der Vereinbarung ist?
Wie begründet die Bundesregierung ihre Auffassung?

II. Dresden–Prag

16. Sieht die Bundesregierung mittelfristig einen Bedarf für den Ausbau der Bahnstrecke Dresden–Prag?
17. Welche Kapazität hat die Strecke?
18. Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten, durch einen Ausbau der Strecke durch Anhebung der zulässigen Geschwindigkeit und Modernisierung der Sicherungstechnik deren Kapazität deutlich zu erhöhen?
Welche Kapazitätsgrenze sieht die Bundesregierung selbst nach umfassenden Ausbaumaßnahmen aufgrund der Trassenführung entlang der Elbe?
19. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass aufgrund des steigenden Güterverkehrsaufkommens die Kapazität der Strecke auch in ausgebautem Zustand mittelfristig nicht mehr der Nachfrage genügen wird?
Falls ja, wann wird dies nach Ansicht der Bundesregierung sein?
20. Wie hoch wird in den Jahren 2010, 2015 und 2020 das Güterverkehrsaufkommen auf der Strecke Dresden–Prag voraussichtlich sein?
21. Welche Bedeutung hat nach den Erkenntnissen der Bundesregierung die Strecke Dresden–Prag für die Europäische Union?
22. Beteiligt sich die Europäische Union an der Finanzierung eines Ausbaus der Strecke Dresden–Prag?
Wenn ja, in welcher Höhe?

III. Leipzig–Dresden

23. Aus welchen – gegenüber der pauschalen Aussage der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 16/3857 konkretisierten – Gründen ist mit der Fertigstellung des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (VDE) Nr. 9 Leipzig–Dresden nicht vor 2011 zu rechnen?

24. Welchen Realisierungsstand wird das Projekt im Jahr 2010 voraussichtlich erreichen?
25. In welchem Jahr ist mit einer endgültigen Fertigstellung des VDE Nr. 9 zu rechnen?

IV. Dresden–Breslau

26. Wie bewertet die Bundesregierung den derzeitigen Zustand der Bahnstrecke Dresden–Görlitz?
27. Ist der Ausbau der Strecke Zgorzelec–Breslau auf 160 km/h abgeschlossen?
28. Hält die Bundesregierung an ihrer Aussage in der Antwort auf eine Kleine Anfrage der FDP-Bundestagsfraktion (Bundestagsdrucksache 16/1106, Frage 16) fest, dass der grenzüberschreitende Personenfernverkehr auf der Relation Dresden–Breslau voraussichtlich Ende 2007 wieder aufgenommen wird?

Falls nein, aus welchen Gründen ändert die Bundesregierung ihre Meinung?

29. Trifft es zu, dass die Bemühungen der Deutschen Bahn AG, mit Fahrzeugen der Baureihe VT 612 durchgängig von Dresden über Görlitz nach Breslau zu fahren, an der Weigerung der polnischen Eisenbahnaufsichtsbehörde scheitern, den Triebwagen für den Verkehr auf dem Netz der Polnischen Staatsbahn zuzulassen?

Wenn ja, aus welchen Gründen wird die Zulassung verweigert?

30. Gab es zu dieser Thematik (vgl. Frage 29) bereits Gespräche zwischen der Bundesregierung und Vertretern der Republik Polen oder sind solche geplant?

V. Sachsen-Franken-Magistrale

31. Sind die Verhandlungen zwischen dem Freistaat Sachsen und der Deutschen Bahn AG zur Vorfinanzierung der Planungen (Studie) der Elektrifizierung der Strecke Hof–Reichenbach zwischenzeitlich beendet worden; ggf. mit welchen Ergebnissen?
32. Worin liegt Sinn und Zweck der in Frage 31 angesprochenen Studie, wenn diese entsprechend der Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Karin Roth, auf die schriftliche Frage 45 auf Bundestagsdrucksache 16/4495 des Abgeordneten Jan Mücke Aufschluss über die zu erwartenden Investitionskosten der Elektrifizierung geben soll, der Bundesregierung jedoch ausweislich ihrer Antwort auf Frage 5 einer Kleinen Anfrage der FDP-Bundestagsfraktion (Bundestagsdrucksache 16/1195) bereits entsprechende Erkenntnisse vorliegen?
33. Was erwartet die Bundesregierung von den Planungen?
Ist das Ergebnis dieser Planungen für die Frage entscheidend, ob die Bundesregierung die Elektrifizierung vor 2010 befürwortet bzw. ablehnt?
34. Ist die Bundesregierung grundsätzlich bereit, einen Teil der für die Elektrifizierung der Strecke Hof–Reichenbach erforderlichen Mittel bereits vor 2010 bereitzustellen?
35. Schließt sich die Bundesregierung der Interpretation der Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Karin Roth, auf die schriftliche Frage 45 auf Bundes-

tagsdrucksache 16/4495 des Abgeordneten Jan Mücke an, dass es von den Ergebnissen der derzeit geführten Gespräche zwischen der Bundesregierung und dem Freistaat Sachsen abhängt, ob die Elektrifizierung der Strecke Hof–Reichenbach in die endgültige Fassung des Infrastrukturrahmenplans 2006–2010 aufgenommen wird?

36. Was ist Inhalt dieser Gespräche?

Wurde auch die Möglichkeit einer finanziellen Beteiligung des Freistaates Sachsen über die Planungsphase hinaus erörtert?

37. Hat es in Bezug auf dessen Realisierung beschleunigenden Einfluss, dass das Projekt „Elektrifizierung der Strecke Reichenbach–Hof“ unlängst in das EFRE-Bundesprogramm 2007–2013 aufgenommen wurde?

38. Beinhaltet das EFRE-Bundesprogramm 2007–2013 eine Planungsreserve oder ist die Realisierung sämtlicher darin aufgeführter Projekte bis 2013 vorgesehen?

39. Welchen Standpunkt vertritt nach den Erkenntnissen der Bundesregierung der Freistaat Bayern zur Elektrifizierung der Strecke Hof–Reichenbach vor dem Jahr 2010?

40. Welchen Standpunkt vertritt nach den Erkenntnissen der Bundesregierung der Freistaat Bayern zur Elektrifizierung der Sachsen-Franken-Magistrale zwischen Hof und Nürnberg?

41. Gab es hinsichtlich der Elektrifizierung der Strecke Hof–Nürnberg bereits Gespräche zwischen der Bundesregierung und dem Freistaat Bayern?

Wurde eine Mitfinanzierung durch den Freistaat Bayern erörtert; mit welchem Ergebnis?

42. Wann ist nach derzeitigem Erkenntnisstand mit einer Elektrifizierung der Strecke Hof–Nürnberg zu rechnen?

43. Hätte eine zeitnahe Elektrifizierung der Strecke Reichenbach–Hof beschleunigenden Einfluss auf die Realisierung des Plans, die Strecke Hof–Nürnberg zu elektrifizieren?

44. Was geschah nach Kenntnis der Bundesregierung mit den anfänglich auf der Sachsen-Franken-Magistrale eingesetzten ICE-VT-Fahrzeugen der Baureihe 605 nach deren Außerbetriebnahme?

Ist ein erneuter Einsatz – ggf. auf einer anderen Strecke – geplant?

VI. Infrastrukturrahmenplan 2006–2010

45. Wie sind die Agenturmeldungen vom 23. März 2007 zu verstehen, wonach der Bund die im Infrastrukturrahmenplan 2006–2010 für Sachsen vorgesehenen Mittel von 76 Mio. Euro auf 126 Mio. Euro aufstocken werde?

46. Welche Projekte profitieren von der Erhöhung der bereitgestellten Investitionsmittel (vgl. Frage 45)?

Wann ist mit der Realisierung dieser Projekte zu rechnen?

Berlin, den 27. März 2007

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion

