

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Jan Mücke, Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, Joachim Günther (Plauen), Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Mechthild Dyckmans, 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, Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Frank Schäffler, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Christoph Waitz, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Entwicklung ost- und mitteldeutscher Eisenbahnverbindungen

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, bezweckt mit einer deutlichen Verteuerung des Straßengüterverkehrs, einen nicht unerheblichen Teil des Verkehrs auf die Schiene zu verlagern. Hierfür ist es jedoch notwendig, dass das deutsche Schienennetz eine den Ansprüchen der Nutzer entsprechende Qualität und Kapazität aufweist. Anderenfalls würden die Maßnahmen verkehrspolitisch ins Leere laufen und eine reine Aufkommensbesteuerung darstellen.

Auch im Bereich des Personenverkehrs ist ein zeitgemäßes Angebot unabdingbar. Die Erfahrungen haben gezeigt, dass es ein wesentlicher Faktor für Wirtschaftswachstum und Schaffung von Arbeitsplätzen in einer Region ist. Zudem leisten exzellente Bahnverbindungen einen nicht zu unterschätzenden Beitrag für die Vereinbarkeit von Beruf und Familie.

Dieser Bedeutung entsprechend beschloss die Bundesregierung nach Vollendung der Deutschen Einheit den weit reichenden Ausbau des Schienennetzes auf dem Gebiet der ehemaligen DDR. Neben den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit, die in erster Linie die Neuen mit den Alten Bundesländern verbinden sollten, gab und gibt es viele weitere Bahnstrecken, deren Sanierung höchste Priorität aufweist.

Der jährliche Bericht der Bundesregierung zum Ausbau der Schienenwege gibt nur schematisch Auskunft über den Realisierungsstand der Modernisierungsmaßnahmen. Es besteht daher Nachfragebedarf.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wurde zwischenzeitlich zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn Netz AG (DB Netz AG) eine Finanzierungsvereinbarung zum Ausbau der Bahnstrecke Berlin–Dresden abgeschlossen?
Falls ja, was sieht diese – insbesondere in Bezug auf zu sanierende Streckenabschnitte, geplante Höchstgeschwindigkeit und zu installierende Sicherungssysteme – vor?
Über welche Investitionssumme erstreckt sich die Vereinbarung und welchen Anteil trägt der Bund daran?
2. Falls noch keine Vereinbarung geschlossen wurde (Frage 1), wann ist damit zu rechnen?
3. Inwieweit ist der Antrag auf Abschluss der Finanzierungsvereinbarung – entsprechend der Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Achim Großmann auf die Frage 50 des Abgeordneten Jan Mücke auf Bundestagsdrucksache 16/10124 – seitens der DB Netz AG zu überarbeiten?
Worauf bezieht sich die Kritik des Bundes, die eine Überarbeitung notwendig macht?
4. Falls noch keine Vereinbarung geschlossen wurde (Frage 1), liegt zwischenzeitlich der überarbeitete Antrag der DB Netz AG vor bzw. wann ist damit zu rechnen?
5. Welchen Standpunkt vertritt die Bundesregierung zum Aus- und Neubau von Schienenwegen als Private Public Partnership(PPP)-Projekt?
6. Wurde von der Bundesregierung oder nach deren Kenntnis von Dritten bereits untersucht, ob die Finanzierung des Ausbaus der Bahnstrecke Dresden–Berlin in Gestalt eines PPP-Projekts gesichert werden könnte?
Wurde dabei von der Realisierung der 1. oder auch der 2. Baustufe ausgegangen?
Zu welchen Ergebnissen kam die Untersuchung?
7. Steht nach Ansicht der Bundesregierung die Vereinbarung über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindung Berlin–Prag–Wien vom 7. Juni 1995 dem Ausbau der Bahnstrecke Berlin–Dresden als PPP-Projekt entgegen?
Falls ja, aus welchen Gründen?
8. Hat die Bundesregierung den Ausbau anderer Bahnstrecken nach deren Geeignetheit als PPP-Projekt untersucht oder untersuchen lassen, und wenn ja, mit welchen Ergebnissen?
9. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass durch die bevorstehende teilweise Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG PPP-Projekte faktisch und/oder rechtlich erschwert oder begünstigt werden?
10. Hält die Bundesregierung an ihrer Aussage fest, dass der zweigleisige Ausbau einschließlich Elektrifizierung der Bahnstrecke Hoyerswerda–Horka–Bundesgrenze spätestens im Jahr 2012 abgeschlossen sein wird (vgl. Bundestagsdrucksache 16/1106)?
Wann werden nach Ansicht der Bundesregierung die Baumaßnahmen beendet sein?
11. Haben sich nach der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP (Bundestagsdrucksachen 16/998 und 16/1106) Um-

stände ergeben, die eine Verzögerung der Realisierung der Ausbaumaßnahmen (Frage 10) zur Folge hatten?

12. Welche Arbeiten zum zweigleisigen Ausbau und zur Elektrifizierung der Bahnstrecke Hoyerswerda–Horka–Bundesgrenze wurden bislang ausgeführt?
13. Welche Baumaßnahmen sah bzw. sieht das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 im Abschnitt Bitterfeld–Halle (Saale)–Schkopau vor?
Falls auf diesem Abschnitt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von mehr als 120 km/h geplant ist, wann ist mit der entsprechenden Zulassung zu rechnen?
14. Inwieweit sind dem Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, die Diskussionen über eine Linienführung von Fernverkehrszügen über die sog. Nordkurve in Leipzig, einer Verbindung der Strecke aus Bitterfeld in Richtung Leipzig/Halle Flughafen bekannt, und wie positioniert sich der Bundesminister, Wolfgang Tiefensee, in diesem Rahmen?
15. Ist es zutreffend, dass für neu errichtete Eisenbahn-Tunnelabschnitte mit zwei Gleisen in einer gemeinsamen Röhre nach der heutigen Rechtslage sichergestellt werden muss, dass Begegnungen mit Güterzügen auf diesen Abschnitten mit nicht mehr als jeweils 120 km/h erfolgen?
16. Wird von dieser Vorschrift (Frage 15) auch die Strecke Ebensfeld–Erfurt betroffen sein?
17. Falls ja, teilt die Bundesregierung die Ansicht, dass während der Betriebsstunden des Intercity-Express-Verkehrs ein – wenn überhaupt – nur sehr eingeschränkter Güterverkehr auf dieser Strecke (Frage 16) stattfinden kann, um durchgängige Geschwindigkeiten der ICE-Züge von deutlich mehr als 120 km/h zu ermöglichen?
18. Welche konkreten Auswirkungen haben die in Frage 17 beschriebenen Effekte auf die Wirtschaftlichkeit des Baus und des Betriebs der Strecke Ebensfeld–Erfurt gegenüber ursprünglichen Planungen?
19. War zur Zeit der Erstellung der Planungsunterlagen zum Bau der Bahnstrecke Ebensfeld–Erfurt bereits bekannt, dass der Betrieb in Tunnelabschnitten entsprechend der in Frage 15 beschriebenen Regelung eingeschränkt sein wird?
20. Hält die Bundesregierung an ihrer Aussage zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Strecke Gröbers–Erfurt zum Jahr 2015 sowie der Strecke Erfurt–Ebensfeld zum Jahr 2017 fest?
21. Wurde bereits eine Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und der DB Netz AG zum Ausbau der Bahnstrecke Dresden–Leipzig im Abschnitt Dresden–Neustadt–Riesa abgeschlossen?
Falls nicht, aus welchen Gründen ist dies bislang unterblieben?
22. Wann ist mit der Fertigstellung des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 9 (Dresden–Leipzig) zu rechnen?
23. Welche der seit 1990 auf dem Betriebsgebiet der damaligen Deutschen Reichsbahn sanierten Streckenabschnitte sind nach Kenntnis der Bundesregierung von der rissbildenden Alkali-Kieselsäure-Reaktion in Bahnschwellen, dem sog. Beton-Krebs, betroffen?
24. Hat die DB Netz AG die Kosten für den Austausch der beschädigten Schwellen selbst zu tragen oder sind hierfür weitere – über den Infrastruk-

- turbeitrag in Höhe von 2,5 Mrd. Euro hinausgehende – Zahlungen des Bundes vorgesehen?
25. Auf welchen Abschnitten vorhandener Eisenbahnstrecken in der Bundesrepublik Deutschland wird nach aktuellem Sachstand die zulässige Höchstgeschwindigkeit bis zum Jahr 2015 auf mindestens 200 km/h erhöht?
 26. Wie hat sich die Größe des Eisenbahnschienennetzes im Freistaat Sachsen seit dem Jahr 1990 entwickelt?
 27. Wie viele Kilometer des Eisenbahnschienennetzes wurden im Freistaat Sachsen seit dem Jahr 1990 jährlich stillgelegt, unterteilt nach Schienen-nah- und -fernverkehrsnetz?
 28. Wie viele Kilometer des Eisenbahnschienennetzes wurden im Freistaat Sachsen seit dem Jahr 1990 jährlich neu gebaut, unterteilt nach Schienen-nah- und -fernverkehrsnetz?
 29. Welchen Stand haben die Verhandlungen zwischen der Bundesregierung bzw. der Deutschen Bahn AG mit dem Freistaat Bayern zur Finanzierung des bayerischen Streckenteils im Abschnitt Reichenbach–Hof der Sachsen-Franken-Magistrale, und wann rechnet die Bundesregierung diesbezüglich mit einem Abschluss der Verhandlungen?
 30. In welcher Form unterstützt die Bundesregierung die im Rahmen des Interreg III B-Projektes ED-C III Via Regia erarbeiteten Vorschläge, eine Regelseckenführung der Eurocity-Verbindung von Berlin nach Breslau durch den Freistaat Sachsen anzustreben, dabei aber insbesondere Görlitz als direkten Haltepunkt vorzusehen?
 31. Wie unterstützt die Bundesregierung die Realisierung des für die direkte Verknüpfung zwischen Sachsen-Franken-Magistrale und Mitte-Deutschland-Verbindung unerlässlichen Schienenknoteninfrastrukturprojektes „Südwestsächsisches Eisenbahnkreuz Zwickau“ einschließlich Neubau der Dennheritzer Kurve?
 32. Bis wann rechnet die Bundesregierung mit einem Abschluss der Ausbaumaßnahmen auf der Mitte-Deutschland-Verbindung, speziell des Lückenschlusses in der Elektrifizierung zwischen Weimar und Gößnitz?
 33. Bis wann rechnet die Bundesregierung bei der Mitte-Deutschland-Verbindung mit einem Abschluss der Elektrifizierung zwischen Weimar und Gößnitz?
 34. Bis wann rechnet die Bundesregierung mit einer kompletten Elektrifizierung der Strecke Leipzig–Geithain–Chemnitz?

Berlin, den 15. Oktober 2008

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion der FDP