

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jan Mücke, Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 16/10632 –**

### **Entwicklung ost- und mitteldeutscher Eisenbahnverbindungen**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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?

Für die derzeit noch nicht abgeschlossene Finanzierungsvereinbarung mit einem Gesamtinvestitionsvolumen in Höhe von rd. 199,9 Mio. Euro wird ein Bundesanteil in Höhe von rd. 132 Mio. Euro vorgesehen. Außerdem wird für Teilmaßnahmen eine Finanzierung mit EU-Mitteln angestrebt.

Das Projekt Ausbaustrecke (ABS) Berlin–Dresden, 1. Baustufe, 2. Realisierungsstufe ist Bestandteil des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege unter Laufende Vorhaben, lfd. Nr. 05, und hat den Ausbau auf eine Geschwindigkeit von 160 km/h mit der Option auf 200 km/h zum Ziel. Die 1. Baustufe beinhaltet im Wesentlichen die Erneuerung von Gleisen, Weichen und Ingenieurbauwerken sowie die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik.

Die Berücksichtigung der „Option auf 200 km/h“ bedeutet, dass zur Vermeidung von verlorenen Investitionen und zur Sicherung der Zuwendungsfähigkeit der Maßnahmen die Oberleitungs-, Gleis- und Tiefbauleistungen für den Endzustand ausgeführt werden. Bei allen Ingenieurbauleistungen wird die geforderte Streckengeschwindigkeit von  $v = 200$  km/h berücksichtigt.

Folgende fünf Projektabschnitte (PA) werden auf der Grundlage der nunmehr abzuschließenden Finanzierungsvereinbarung für 1. Baustufe, 2. Realisierungsstufe, in den Jahren 2009 bis 2012 realisiert werden:

- PA 1: Bahnhof Rangsdorf und Neubau der Eisenbahnüberführung Rangsdorf,
- PA 2: Erneuerung Nordkopf und Eisenbahnüberführung Nottkanal im Bahnhof Zossen,
- PA 3: Bahnhof Wünsdorf (einschließlich) bis Hp Neuhof (ausschließlich)/Bahn-km 43,7–Golßen (ausschließlich)
- PA 4: Bahnhof Hohenleipisch (einschließlich)–Elsterwerda (ausschließlich) sowie dem Kreuzungsbauwerk Elsterwerda-Biehla
- PA 5: Bahnhof Großenhain Berliner Bahnhof (ausschließlich) bis Bahn-km 29,200 bei Böhla (Bahn-km 35,400 bis 29,200 der Strecke Dresden–Elsterwerda).

2. Falls noch keine Vereinbarung geschlossen wurde (Frage 1), wann ist damit zu rechnen?

Die Bundesregierung geht von einer Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung noch in diesem Jahr aus.

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?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der ursprüngliche Antrag auf Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung enthielt keine anteilige Finanzierung mit EFRE-Mitteln. Die Deutsche Bahn Netz AG (DB Netz AG) wurde, nach Zustimmung der betroffenen Bundesländer, um Überarbeitung des Finanzierungsschlüssels des dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) vorliegenden Antrags gebeten. Die DB Netz AG hat dem EBA einen modifizierten Antrag vorgelegt. Hierzu hat das EBA eine positive Stellungnahme abgegeben.

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?

Die Fragen 5 bis 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ein Aus- und Neubau der Schienenwege im Rahmen von Öffentlichen Privaten Partnerschaften (ÖPP) sollte dann in Betracht gezogen werden, wenn damit tatsächlich wirtschaftliche Vorteile etwa hinsichtlich der Vorhabenskosten oder der Effizienz in der Abwicklung der Vorhaben verbunden sein können.

Dem Bund sind bislang keine Investoren bekannt, die privates Risikokapital zur Realisierung von Schienenprojekten bereitstellen würden, da damit verbundene Renditeerwartungen bei Schienenwegeinvestitionen nur schwer erfüllbar sind. Im Rahmen einer von der Europäischen Union geförderten „Machbarkeitsstudie ABS Berlin–Dresden–Schöna“ haben namhafte Privatunternehmen untersucht, inwieweit das vorgenannte Investitionsvorhaben mit privatem Risikokapital finanziert werden könne. Eine detaillierte Kosten-, Verkehrs- und Einnahmeprognose hat frühzeitig gezeigt, dass eine Finanzierung des Projektes mit privatem Risikokapital keine positive Rendite des eingesetzten Kapitals erwarten lässt.

Aktuell ist die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH beauftragt zu prüfen, welche Möglichkeiten und Grenzen bei ÖPP im Schienenbereich bestehen.

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?

Der zweigleisige Ausbau einschließlich Elektrifizierung der Strecke Hoyerswerda–Horka–Grenze Deutschland/Polen wird voraussichtlich bis auf das 2. Gleis im Abschnitt Horka–Grenze Deutschland/Polen Ende 2012 fertiggestellt sein. Im Jahr 2013 soll der Bau des 2. Gleises zwischen Horka und Grenze Deutschland/Polen erfolgen.

11. Haben sich nach der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP (Bundestagsdrucksachen 16/998 und 16/1106) Umstände ergeben, die eine Verzögerung der Realisierung der Ausbaumaßnahmen (Frage 10) zur Folge hatten?

Ja. Aufgrund einer neuen EU-Richtlinie konnten die Planfeststellungsverfahren erst ein Jahr später begonnen werden.

12. Welche Arbeiten zum zweigleisigen Ausbau und zur Elektrifizierung der Bahnstrecke Hoyerswerda–Horka–Bundesgrenze wurden bislang ausgeführt?

Außer Planungsleistungen wurden bisher keine Arbeiten zum Ausbau der Strecke Hoyerswerda–Horka–Grenze Deutschland/Polen 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?

Der Ausbau der Strecke VDE 8.3 (ABS Berlin–Halle/Leipzig) ist bereits in den Jahren 1991 bis 1995 erfolgt. Der Abschnitt Halle–Schkopau im Zuge des VDE Nr. 8.2 wird mit einer Streckengeschwindigkeit von 160 km/h aus- bzw. neugebaut. Die Inbetriebnahme dieses Abschnittes erfolgt Ende voraussichtlich 2015.

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?

Nach planerischen Untersuchungen zum Bau der sog. Nordkurve bei Leipzig verfolgt die DB Netz AG den Bau dieser Kurve nicht mehr.

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?

Die zum 1. Juli 1997 herausgegebene Richtlinie des EBA „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln“ enthält keine Vorgaben für Begegnungsgeschwindigkeiten im Tunnel, sondern ein Verbot fahrplanmäßiger Begegnungen von Reise- und Güterzügen in längeren Tunneln.

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?

Die Fragen 16 bis 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf die Antwort vom 18. Januar 2007 zu der schriftlichen Frage des Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter (Bundestagsdrucksache 16/4102, S. 26 f.) wird verwiesen.

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?

Ja

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?

Die am 24. Juli 2003 schlussgezeichnete Finanzierungsvereinbarung für die ABS Leipzig–Dresden 3. Baustufe umfasst den Ausbauabschnitt Riesa (einschl.)–Dresden–Neustadt (ausschl.). Im Rahmen der 3. Baustufe wurde zunächst der Abschnitt Riesa–Abzweig Zeithain abgeschlossen. Die Baumaßnahmen umfassen derzeit den Bahnhofsbereich Dresden–Neustadt (2. Baustufe der ABS Leipzig–Dresden). Der Neubau der Verbindungsspanne Weißig–Böhla konnte nach Abschluss der Anpassungsvereinbarung 2008 in die Vorhabenfinanzierung aufgenommen werden (Baubeginn 2008, Fertigstellung voraussichtlich 12/2010).

Der verbleibende Abschnitt Zeithain–Dresden-Neustadt kann erst nach vertraglicher Umsetzung in einer späteren Anpassungsvereinbarung folgen.

22. Wann ist mit der Fertigstellung des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 9 (Dresden–Leipzig) zu rechnen?

Wie in der Antwort zu Frage 21 ausgeführt, kann derzeit ein Fertigstellungstermin für die ABS Leipzig–Dresden nicht genannt werden.

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 Infrastrukturbeitrag in Höhe von 2,5 Mrd. Euro hinausgehende – Zahlungen des Bundes vorgesehen?

Die Fragen 23 und 24 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Mitteilung des EBA sind Schäden der beschriebenen Art auf den genannten Strecken nicht bekannt.

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?

Nach Angaben der DB Netz AG wurde bis zum 31. Dezember 2007 eine Streckenlänge von 2 206 km mit einer Geschwindigkeit von mindestens 200 km/h in Betrieb genommen.

Für den Zeitraum 2008 bis 2015 könnten nach derzeitigem Erkenntnisstand weitere 285 km auf folgenden Streckenabschnitten in Betrieb genommen werden:

<b>Strecke</b>	<b>Streckenabschnitt</b>
Stelle–Lüneburg	Stelle–Lüneburg
Erfurt–Leipzig/Halle	Erfurt–Leipzig/Halle
Ludwigshafen–Saarbrücken	Limburgerhof–Ludwigshafen/Rheingönheim, Homburg–Bruchhof, Bruchhof–Landstuhl, Landstuhl–Kaiserslautern und Kirkel–Limbach
Augsburg–Olching–München	Augsburg–Olching
Karlsruhe–Basel	Schliengen–Eimeldingen
Dortmund–Paderborn–Kassel	Dortmund–Hamm, Hamm–Soest und Lippstadt–Paderborn

26. Wie hat sich die Größe des Eisenbahnschienennetzes im Freistaat Sachsen seit dem Jahr 1990 entwickelt?

Nach Angaben des EBA umfasst das Streckennetz der Eisenbahnen des Bundes in Sachsen derzeit ca. 1 670 km. Zuvor waren Streckenabschnitte mit einer Gesamtlänge von 513 km stillgelegt, 260 km an nichtbundeseigene Eisenbahnen abgegeben und 46 km neu in Betrieb genommen worden.

27. Wie viele Kilometer des Eisenbahnschienennetzes wurden im Freistaat Sachsen seit dem Jahr 1990 jährlich stillgelegt, unterteilt nach Schienen-nah- und -fernverkehrsnetz?

Für die Jahre 1990 bis 1993 sind keine Streckenstilllegungen in Sachsen bekannt. Nach der im Internet veröffentlichten Aufstellung des EBA wurden seit 1994 in Sachsen 57 Streckenabschnitte mit einer Gesamtlänge von 513 km stillgelegt. Ein Teil dieser Infrastruktur wird als Rangiergleis weiter betrieben. Einzelheiten hierzu sind unter der Adresse [http://www.eba.bund.de/Service/files/11\\_stillgelegte\\_strecken.xls](http://www.eba.bund.de/Service/files/11_stillgelegte_strecken.xls) zu entnehmen. In der Regel ging dem Verfahren nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) die Abbestellung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) durch die nach Landesrecht zuständigen Aufgabenträger oder/und die Einstellung des Güterverkehrs voraus, soweit sie nicht als Rangiergleis weiter betrieben werden.

28. Wie viele Kilometer des Eisenbahnschienennetzes wurden im Freistaat Sachsen seit dem Jahr 1990 jährlich neu gebaut, unterteilt nach Schienen-nah- und -fernverkehrsnetz?

Nach Mitteilung der DB Netz AG wurden in Sachsen folgende Streckenabschnitte in Betrieb genommen:

Jahr	Strecke	Nutzung	Länge (in km)
2001	Dresden Grenzstraße–Dresden Flughafen	S-Bahn	1
2002	Pirna–Abzweig Dresden–Dobritz–Dresden-Reick Flughafen Halle/Leipzig–Leipzig-Mockau	S-Bahn	11 14
2003	Gröbers–Flughafen Halle/Leipzig		7
2004	Dresden-Reick–Dresden Neustadt	S-Bahn	10
2006	Röderau Bogendreieck–Riesa (3. Gleis)	SPNV/SGV	3

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?

Zwischen der Bundesregierung bzw. der DB AG fanden keine Verhandlungen mit dem Freistaat Bayern zur Finanzierung des bayrischen Streckenabschnittes im Zuge der Elektrifizierung Reichenbach (Vogtland)–Hof statt.

30. In welcher Form unterstützt die Bundesregierung die im Rahmen des Interreg III B-Projektes ED-C III Via Regia erarbeiteten Vorschläge, eine Regelstreckenführung der Eurocity-Verbindung von Berlin nach Breslau

durch den Freistaat Sachsen anzustreben, dabei aber insbesondere Görlitz als direkten Haltepunkt vorzusehen?

Die Gestaltung des Betriebsangebotes fällt in die unternehmerische Zuständigkeit der DB AG. Bei der Entwicklung einer Angebotspolitik zwischen mehreren Staaten bedarf es einer Vereinbarung zwischen den beteiligten Bahnen. Dies gilt auch für die Relation Berlin–Breslau.

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?

Das Südwestsächsische Eisenbahnkreuz Zwickau einschließlich des Neubaus der Dennheritzer Kurve konnte nach erfolgter Untersuchung und Bewertung aus wirtschaftlichen Gründen weder im Bundesverkehrswegeplan 2003 noch im Bedarfsplan Schiene berücksichtigt werden.

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?

Die 1. Baustufe der sog. Mitte-Deutschland-Verbindung wird im Wesentlichen voraussichtlich bis zum Jahr 2012 abgeschlossen sein.

33. Bis wann rechnet die Bundesregierung bei der Mitte-Deutschland-Verbindung mit einem Abschluss der Elektrifizierung zwischen Weimar und Gößnitz?

Die Elektrifizierung des Abschnittes Weimar–Gößnitz im Zuge der sog. Mitte-Deutschland-Verbindung ist in der Kategorie „Weiterer Bedarf“ des Bedarfsplanes Schiene als 2. Baustufe enthalten. Zum Zeitpunkt der Realisierung können derzeit keine Aussagen getroffen werden. In jedem Fall erst nach 2015.

34. Bis wann rechnet die Bundesregierung mit einer kompletten Elektrifizierung der Strecke Leipzig–Geithain–Chemnitz?

Die Elektrifizierung der Strecke Leipzig–Geithain–Chemnitz ist bisher nicht Gegenstand der Bundesverkehrswegeplanung.