

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN

Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg–Erfurt

Die Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg–Erfurt (VDE 8.1) stellt nach dem Verkehrsinvestitionsbericht 2008 auf Bundestagsdrucksache 16/11850 einen Teil der Hochgeschwindigkeitsverbindung Berlin–München dar. Es ist nicht zu erkennen, wann die Strecke realistischerweise fertiggestellt werden kann. Der Bundesrechnungshof hat in seinen Bemerkungen 2006 zur Haushalts- und Wirtschaftsführung des Bundes vom 13. November 2006 bemängelt, dass mit einer Fertigstellung der Strecke erst Mitte dieses Jahrhunderts zu rechnen ist. Die Konzeption der Strecke für einen Mischbetrieb von Reise- und Güterzügen wirft darüber hinaus Fragen auf.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Inwieweit kann die Bundesregierung einen Widerspruch zwischen ihrer Antwort „Der Güterverkehr findet hauptsächlich in der Zeit von 22 bis 6 Uhr statt.“ auf die Antwort zu Frage 22 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 16/1379 und der unternehmerischen Zielsetzung des Güterverkehrs, die Schieneninfrastruktur ohne Restriktionen an 24 Stunden über den Tag zu nutzen, weil dies den Anforderungen des Marktes entspricht, erkennen?
2. Inwieweit wurde die oben genannte Antwort mit der Güterverkehrssparte der Deutsche Bahn AG abgestimmt?
3. Welche durchschnittliche Transportgeschwindigkeit für Güterzüge wurden den Planungen für die Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt zugrunde gelegt?
4. Wie hoch ist die durchschnittliche Transportgeschwindigkeit für Güterzüge (Dg) dazu im Vergleich?
5. Wie viele Güterzüge sollen die Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt stündlich bzw. täglich befahren?
6. Wie viele Güterzüge befahren die für Mischbetrieb geplanten Neubaustrecken Mannheim–Stuttgart und Hannover–Würzburg dazu im Vergleich tagsüber und zwischen 22 Uhr und 6 Uhr?
7. Inwieweit kann aus der Antwort der Bundesregierung auf die schriftliche Frage 30 (Bundestagsdrucksache 16/4102) geschlossen werden, dass tagsüber von 6 Uhr bis 22 Uhr auf der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt keine Güterzüge fahren werden, weil die Tunnel zweigleisig ausgeführt werden und die Tunnelrichtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes, die für Mischverkehr aus Güter- und Reisezügen eingeleisige Tunnel fordert, eingehalten wird?

8. Inwieweit verringern die betrieblichen Probleme im Knoten Fürth (Bayern), wo nur in wenigen kurzen Zeitfenstern günstige Fahrtmöglichkeiten für Güterzüge von Nürnberg in Richtung Bamberg(–Schweinfurt) und Ebensfeld bestehen, die Anzahl der möglichen Güterzüge auf der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt?
9. Wie viele Abschnitte mit Steigungen von 20 Promille gibt es auf der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt?
10. Inwieweit führen diese Steigungen zu einem zusätzlichen Produktionsaufwand bei Güterzügen in Form von Doppeltraktion und gegebenenfalls von Schiebeloks?
11. Wird dies nicht dazu führen, dass Güterzugtransporteure diesen Nachteil zu umgehen suchen, indem sie möglichst güterzugtaugliche Leitungswege suchen und dafür Umwege in Kauf nehmen?
12. Inwieweit bietet die Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt Vorteile für den Schienengüterzugverkehr zwischen Leipzig und Nürnberg gegenüber der Bestandsstrecke Saalfeld–Probstzella?
13. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die sinnvolle Elektrifizierung der Strecke Reichenbach–Hof–Regensburg, die maximale Steigungen von 11,9 Promille aufweist, Güterverkehr von der Strecke Ebensfeld–Erfurt abzieht?
14. Wie viele Güterzüge könnte die Strecke Reichenbach–Hof–Regensburg noch aufnehmen?
15. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Ansicht, dass es im Hinblick auf den geplanten Brennerbasistunnel in Deutschland darauf ankommt, vor allen Dingen eine Güterzugvorrangstrecke im Zulauf auf den geplanten Brennerbasistunnel zu schaffen, und inwieweit ist die Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt, die zurzeit noch als Teil des TEN-T Projektes Nr. 1 Berlin–Halle(Saale)–Erfurt–Ebensfeld–Nürnberg–Ingolstadt–München–Brenner–Italien geführt wird, dazu geeignet?
16. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Ansicht, dass im Hinblick auf den Zulauf auf den geplanten Brennerbasistunnel nicht besser die Relation Berlin–Leipzig–Reichenbach–Hof–Regensburg–München anstatt der Relation Berlin–Halle(Saale)–Erfurt–Ebensfeld–Nürnberg–Ingolstadt–München in das TEN-T Nr. 1 Projekt aufgenommen werden sollte, da erstere Relation im Gegensatz zur zweiten Relation keine 20-Promille-Abschnitte enthält?
17. Inwieweit gibt es überhaupt Kapazitätsprobleme im Schienengüterverkehr zwischen Süd- und Südwestdeutschland und den mitteldeutschen Industriegebieten sowie Berlin, die ohne den Bau der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt nicht abgefahren werden könnten?
18. Wie viele freie Güterzugtrassen gibt es im Korridor zwischen Süd- und Südwestdeutschland und den mitteldeutschen Industriegebieten sowie Berlin?
19. Inwieweit hält die Bundesregierung den Mischbetrieb von Reise- und Güterzügen auf der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt noch für realistisch?
20. Inwieweit lohnen sich die Mehrkosten der Trassierung der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt für den Mischverkehr gegenüber einer reinen Schienenpersonenfernverkehrstrecke?
21. Welche zusätzlichen Angebote im Schienenpersonenfernverkehr zum bereits heute stündlich verkehrenden ICE zwischen München und Berlin sollen die Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt befahren?

22. Inwieweit sorgt die Neubaustrecke Ebensfeld–Nürnberg für Mehrverkehr auf der Schiene?
23. Welchen Einfluss hat der Wegfall der ursprünglich geplanten Führung zweier InterRegio-Verbindungen auf die Nutzen-Kosten-Berechnung für die Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt?
24. Welche Gesamtkosten mit welchem Preisstand sind bisher für die Ausbaustrecke Nürnberg–Ebensfeld bzw. die Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt angefallen?
25. Welche Gesamtkosten fallen bis zur Inbetriebnahme für die Ausbaustrecke bzw. Neubaustrecke an?
26. Wann rechnet die Bundesregierung mit einer Fertigstellung der Strecke?
27. Wie steht die Bundesregierung zu einer deutlichen Erhöhung der Investitionsmittel für die Strecke, um eine Realisierung der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt in absehbarer Zeit zu ermöglichen?
28. Wie steht die Bundesregierung zu einem sofortigen Abbruch des Projektes Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt und Nutzung der dadurch freiwerdenden Mittel für andere Eisenbahninfrastrukturprojekte?

Berlin, den 23. Juni 2009

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

