

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Stephan Kühn, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann,
Dr. Anton Hofreiter, Ingrid Nestle, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Stand der Umsetzung bei den Bedarfsplanprojekten Schiene im Freistaat Sachsen: ABS Berlin–Dresden, ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg– Leipzig/Dresden und ABS Hoyerswerda–Horka–Grenze D/PL

Nach der EU-Osterweiterung im Jahr 2004 ist in Sachsen vor allem der Güterverkehr nach Polen und Tschechien weiter stark angewachsen. Dem Ausbau der Schienenwege kommt vor dem Hintergrund der klima- und energiepolitischen Herausforderungen auch im Kontext der europäischen Integration eine besondere Bedeutung zu.

Gleichwohl müssen wir erkennen, dass die Realisierung der Bedarfsplanprojekte des Bundesverkehrswegeplans nur schleppend vorankommt. Laut Verkehrsinvestitionsbericht 2009 sind bei der Ausbaustrecke (ABS) Berlin–Dresden erst 18,7 Prozent der veranschlagten Investitionen getätigt worden. Die Reisezeit zwischen der Bundeshauptstadt und der sächsischen Landeshauptstadt liegt heute unter dem Niveau der 30er-Jahre des vergangenen Jahrhunderts.

Auch die Verbindungen zu unseren europäischen Nachbarn im Osten sind von infrastrukturellen Defiziten gekennzeichnet. Für die Ausbaustrecke von Hoyerswerda bis zur deutsch-polnischen Grenze, dem Vorhaben des Bedarfsplans Schiene mit dem besten Nutzen-Kosten-Verhältnis, wurden bis Ende 2008 lediglich 8,4 Prozent der nötigen Investitionsmittel eingesetzt.

Wir fragen die Bundesregierung:

ABS Berlin–Dresden

1. Wann ist mit dem Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung für die noch ausstehenden Planfeststellungsabschnitte zu rechnen (PFA 2111, 2113, 2115, 2116, 2251, 2254, 2364, 2365, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375)?
2. Welche Investitionssumme ist für die genannten Ausbauabschnitte aufzubringen?
Ist hierfür die Finanzierung gesichert?
3. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Abschluss der Bauarbeiten für die erste Ausbaustufe, die zunächst nur die Voraussetzungen für eine Strecken-höchstgeschwindigkeit von 160 km/h schafft?

4. Wann ist der Beginn der zweiten Ausbaustufe geplant?
Welche Investitionskosten entstehen für eine Ertüchtigung der Strecke für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h?
Ist hierfür die Finanzierung gesichert?
5. Wie ist der Sachstand bei den Planfeststellungsverfahren zum Wiederaufbau der Dresdner Bahn zwischen Berlin-Südkreuz und Blankenfelde?
6. Wann ist der Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung für die Dresdner Bahn beabsichtigt?
7. Welche Reisezeit kann nach Abschluss der zweiten Ausbaustufe und nach dem Wiederaufbau der Dresdner Bahn zwischen Berlin und Dresden erzielt werden?

ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden

8. Wann ist der Abschluss der Finanzierungsvereinbarung zur Streckenelektrifizierung zwischen Reichenbach und Hof geplant?
Wie sieht der konkrete Zeitplan für die Maßnahme aus?
9. In der „Sächsischen Zeitung“ vom 15. Mai 2010 wurde der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Jan Mücke (FDP), mit den Worten zitiert, dass es für die Elektrifizierung zwischen Reichenbach und Hof eine kleine finanzielle Unterdeckung gebe. Was bedeutet die Aussage genau, wie hoch ist derzeit die finanzielle Unterdeckung des Vorhabens?
Welche finanziellen Details müssen noch geregelt werden?
10. Welche zeitlichen Restriktionen für die Finanzierungsvereinbarung bzw. den Projektbeginn ergeben sich aus der Tatsache, dass sowohl Mittel aus dem Konjunkturpaket II als auch EFRE-Mittel eingesetzt werden sollen?
Ist es zutreffend, dass die Mittel aus dem Konjunkturpaket II verfallen, wenn mit der Baumaßnahme nicht bis zum 31. Dezember 2010 begonnen und die Mittel nicht bis zum 31. Dezember 2011 abgerechnet wurden?
Ist es zutreffend, dass die EFRE-Mittel bis Ende 2013 verbraucht und abgerechnet sein müssen?
Ist eine Finanzierung von Baumaßnahmen aus EFRE-Mitteln 2014 noch möglich?
11. Welche Streckenabschnitte zwischen Werdau Bogendreieck und Leipzig bzw. Dresden sind noch nicht ausgebaut, und wann ist für diese Abschnitte mit dem Baubeginn zu rechnen?

ABS Hoyerswerda–Horka–Grenze D/PL

12. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung für den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Hoyerswerda–Horka–deutsch-polnische Grenze?
13. Welche zeitlichen Restriktionen für die Finanzierungsvereinbarung bzw. den Projektbeginn ergeben sich aus der Tatsache, dass Mittel aus dem Konjunkturpaket II eingesetzt werden sollen?
Ist es zutreffend, dass die Mittel aus dem Konjunkturpaket II verfallen, wenn mit der Baumaßnahme nicht bis zum 31. Dezember 2010 begonnen und die Mittel nicht bis zum 31. Dezember 2011 abgerechnet wurden?

14. Wie bewertet die Bundesregierung den mehrfach verschobenen Baubeginn vor dem Hintergrund des überdurchschnittlichen Nutzen-Kosten-Verhältnisses von 22,2 und der herausragenden Bedeutung des Projekts für den internationalen Schienengüterverkehr, der vorrangig über diese Ost-West-Strecke abgewickelt werden soll?
15. Ist es richtig, dass der Ausbau nur für eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 120 km/h erfolgt, obwohl die Trassierung der Strecke weitgehend 160 km/h erlaubt?
16. Ist es weiterhin richtig, dass der Freistaat Sachsen seine Bereitschaft signalisiert hat, die Mehrkosten, die für einen Ausbau auf 160 km/h entstehen, zu tragen bzw. dahingehend Gespräche mit der DB Netz AG aufgenommen hat?
17. Wenn ja, warum finanziert der Bund nicht den Ausbau für die höhere Streckenhöchstgeschwindigkeit, zumal die Strecke künftig auch für den Schienenpersonenfernverkehr zwischen Deutschland und Polen, beispielsweise in der Relation Berlin–Wrocław, zunehmende Bedeutung erlangen kann, da erstmals eine durchgehende elektrische Traktionierung möglich wird?
18. Ist in diesem Zusammenhang die Elektrifizierung der Strecke Dresden–Görlitz geplant?
Wenn ja, wann?
Welche Kosten würden dadurch entstehen?
Ist für dieses Vorhaben die Finanzierung gesichert bzw. in Aussicht gestellt?

Berlin, den 21. Mai 2010

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

