

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Caren Lay, Sabine Leidig,  
Michael Leutert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 17/1998 –**

### **Fernverkehrsanbindung sächsischer Städte**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Das Fernverkehrsangebot der Deutschen Bahn AG (DB AG) in Sachsen soll weiter ausgedünnt werden. Hintergrund sei nach Auskunft der Bahn ein Tausch der Radsätze, währenddessen das Fahrangebot verringert werde. Doch schon jetzt sind überfüllte Züge für Fahrgäste, die sich etwa zwischen der sächsischen Landeshauptstadt Dresden und der Bundeshauptstadt Berlin bewegen, Realität. Bereits seit Jahren hängt die Bahn Sachsen zunehmend vom Fernbahnnetz ab.

Die Zugverbindung zwischen Dresden und Berlin dauert heute fahrplanmäßig mindestens 2 Stunden und 16 Minuten. 2012/2013 soll die Reisezeit 103 Minuten betragen. 1936 benötigte ein Schnellzug auf der Strecke nur 100 Minuten. Zusätzlich sind die Fahrgäste auf der Strecke häufigen Verspätungen ausgesetzt.

Auch wenn die Bundesregierung ihre Zuständigkeit für das operative Geschäft der Bahn abgegeben hat, trägt sie weiterhin Verantwortung für den Bahnverkehr. Dies ergibt sich aus Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes. Darin heißt es:

„Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.“

Auf der Basis dieses Grundgesetz-Artikels sehen nicht nur viele Verkehrsexperten, sondern auch der Bundesrat die Bundesregierung in der Pflicht, nicht nur eine ausreichende Versorgung mit Bahninfrastruktur sicherzustellen, sondern auch ein ausreichendes Verkehrsangebot im öffentlichen Schienenpersonenverkehr. So hatte der Bundesrat einen Gesetzentwurf zur Gewährleistung des Schienenpersonenfernverkehrs (Bundestagsdrucksache 16/9903) verabschiedet, der aber vom Bundestag in der 16. Wahlperiode nicht abschließend behandelt wurde und somit der Diskontinuität anheim gefallen ist.

Vor diesem Hintergrund verwundert die Aussage des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, vom 19. April 2010 in der „Leipziger Volkszeitung“ auf die Frage, warum die Politik es dulde, dass die

Bahn den Freistaat Sachsen abhängt, „[d]ie Politik kann da allerdings nichts machen“. Dies umso mehr, da wegen des öffentlichen Protests, auch seitens der sächsischen Landesregierung, die ursprünglichen Pläne der Bahn für das Fernverkehrsangebot in Sachsen mittlerweile etwas nachgebessert wurden.

Auch die Investitionsstrategie der Bundesregierung im Schienenverkehr wirft Fragen auf. Einerseits wird das Bahnhofsumbauprojekt Stuttgart 21 für nach derzeitigem Stand mehr als 4 Mrd. Euro gebaut – nach Auffassung des Bundesrechnungshofes maßgeblich aus Mitteln des Bundes. Kritiker gehen von deutlich mehr aus. Andererseits sieht die Bahn Schienenprojekte, die auf internationale Vereinbarungen zurückgehen wie z. B. Dresden–Prag, wegen der fehlenden konkreten Finanzierung als unsicher an.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Nach Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes (GG) gewährleistet der Bund, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) betreffen, Rechnung getragen wird.

Eine Bestandsgarantie für einzelne Verkehrsangebote besteht nicht. Auch würde die staatliche Festlegung eines bestimmten Verkehrsangebotes die Verhältnisse umkehren, die mit der Bahnreform 1993 geschaffen werden sollten: Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit des Schienenpersonenfernverkehrs. Jedoch hat der Bund für die Verkehrsbedürfnisse insgesamt eine Grundversorgung auch durch den Schienenverkehr in der Weise zu gewährleisten, dass die Eisenbahnen des Bundes im Zusammenwirken der Verkehrsträger einen angemessenen Beitrag zur Erfüllung der Verkehrsbedürfnisse (mit Ausnahme des SPNV) leisten.

Ob das Fernverkehrsangebot dem Wohl der Allgemeinheit – insbesondere den Verkehrsbedürfnissen – entspricht oder nicht, kann nur im konkreten Einzelfall nach gründlicher Analyse und Prüfung bewertet werden. Dabei kommt es nicht darauf an, möglichst viele Zugkilometer oder einen bestimmten Takt zu fahren, sondern möglichst viele Fahrgäste dann zu befördern, wenn diese das Angebot nachfragen. Dies bedeutet für das Angebot im Schienenpersonenfernverkehr, dass das Wohl der Allgemeinheit – insbesondere die Verkehrsbedürfnisse – nicht tangiert wird, wenn die Nachfrage nach dem Verkehrsmittel Schiene so gering ist, dass das Verkehrsbedürfnis vertretbar anderweitig befriedigt werden kann. In die Beurteilung der Vertretbarkeit sind auch der Umfang der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel und das Ziel, mit diesen Mitteln wirtschaftlich umzugehen, einzubeziehen.

Die Führung der Geschäfte der Deutschen Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) obliegt nach den Vorschriften des Aktienrechts dem Vorstand der Gesellschaft. Dazu gehört auch die Gestaltung des Fahrplans. Der Bund kann dem Vorstand keine Weisungen über die Führung der Geschäfte erteilen.

Soweit Fragen den unternehmerischen Verantwortungsbereich der DB AG betreffen, kann die Bundesregierung hierzu nur dann Auskunft geben, wenn das Unternehmen entsprechende Informationen zur Verfügung gestellt hat. Auf die Entscheidung des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung zur Abgrenzung der Zuständigkeiten Bund/Deutsche Bahn AG/Länder infolge der Bahnreform (Anlage 1 zur Bundestagsdrucksache 13/6149 vom 18. November 1996) wird hingewiesen.

## I. Fernverkehrsbindung sächsischer Städte allgemein

1. Welche eigenen verkehrspolitischen Ziele und Prioritäten hat die Bundesregierung in Bezug auf die Fernverkehrsbindung sächsischer Städte?

Die verkehrspolitischen Ziele und Prioritäten der Bundesregierung umfassen das ganze Bundesgebiet. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

2. Welchen Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung ihrerseits, um der fortlaufenden Ausdünnung der Fernverkehrsbindung sächsischer Städte und sich verschlechternden Taktzeiten entgegenzuwirken – auch über die mit der Neigetechnik begründeten zeitlich befristeten Einschränkungen hinaus?

Als wichtigste Maßnahme zur Verbesserung der Anbindung des Freistaates Sachsen an den Schienenpersonenfernverkehr sieht die Bundesregierung die Fertigstellung der Schnellfahrstrecke Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig an. Hierdurch werden beträchtliche Fahrzeitverkürzungen in den Relationen Bayern–Sachsen und Rhein/Main–Thüringen–Sachsen erzielt, die über die Fahrzeitgewinne durch Einsatz der Neigetechnik hinausgehen.

3. Wie bewertet die Bundesregierung, dass die Bahn ihre Planungen für das Fernverkehrsangebot in Sachsen ab dem Winterfahrplan 2010/2011 auf öffentlichen Protest und die Intervention der sächsischen Landesregierung nachgebessert hat?

Mit den Anpassungen für den Fahrplan ab Dezember 2010 will die DB AG ihren Kunden auch ohne die derzeit nicht nutzbare ICE-Neigetechnik ein zuverlässiges Fernverkehrsangebot unterbreiten. Eine nachfragegerechte Umsetzung der Fahrplanänderungen erfordert auch Anpassungen bei Nahverkehrszügen. Die DB AG hat daher in intensiven Gesprächen mit den betroffenen Ländern und deren Aufgabenträgern im SPNV Lösungen für eine bestmögliche, gesamthafte Gestaltung des Nah- und Fernverkehrsangebots unter den veränderten Rahmenbedingungen abgestimmt. Eine Nachbesserung auf Grund von Protesten war nach Angaben der DB AG damit nicht verbunden.

4. Hat die Bundesregierung die Bemühungen der sächsischen Landesregierung unterstützt, die Einschränkungen im sächsischen Fernverkehr zu reduzieren?

Die Bundesregierung greift in die Verhandlungen zwischen der DB AG und den Ländern bzw. den Aufgabenträgern im SPNV zur Abstimmung der Angebote im Schienenpersonenverkehr nicht ein.

5. Wieso sagte Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer, „[d]ie Politik kann da allerdings nichts machen“ (Leipziger Volkszeitung, 19. April 2010)?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

6. Mit welchen veränderten Taktzeiten, zusätzlichen Umstiegen und sonstigen Behinderungen müssen Fahrgäste ab dem Winterfahrplan in Sachsen rechnen (bitte jeweils im Vergleich zu und für alle derzeit bestehenden Fernverkehrsverbindungen angeben)?

Durch die Abschaltung der Neigetechnik verlängert sich die Fahrzeit zwischen Nürnberg und Leipzig um ca. 30 Minuten. Die ICE-Linie Berlin–München wird

stündlich angeboten, allerdings wird sie alle zwei Stunden über Halle statt Leipzig geführt, um diese Fahrzeitverlängerung für auf der Gesamtrelation durchreisende Fahrgäste teilweise zu kompensieren und um bestehende Anschlüsse in Nürnberg und München beibehalten zu können. Durch Einsatz zusätzlicher Züge wird zwischen Leipzig und Berlin ein stündliches Angebot beibehalten, außerdem werden die Verbindungen in die Hansestadt Hamburg via Berlin ausgeweitet. Zwischen Leipzig und München werden in den Zeitlagen, in denen die ICE via Halle verkehren, Umsteigeverbindungen in Naumburg hergestellt. Durch das zusätzliche Umsteigen verlängert sich die Fahrzeit um ca. 10 Minuten.

Auf der Achse Rhein/Main–Leipzig–Dresden werden abwechselnd die ICE-Linie Wiesbaden–Frankfurt–Leipzig–Dresden und die IC-Linie Frankfurt Flughafen–Leipzig angeboten. Zur Integration in den Gesamtfahrplan werden diese Linien vorübergehend nicht genau stündlich versetzt, sondern ungefähr im 40-/80-Minuten-Rhythmus verkehren (nur in einzelnen Zeitlagen auch Taktfolge von 60 Minuten). Zwischen Leipzig und Dresden werden zusätzlich zur genannten ICE-Linie alle zwei Stunden Fernverkehrszüge angeboten, die zum Teil aus bzw. in Richtung Oldenburg/Hannover bzw. Düsseldorf/Paderborn weitergeführt werden. Diese Züge haben in Leipzig Anschluss zu den IC-Zügen Richtung Frankfurt (Verlängerung der Reisezeit um ca. 30 Minuten).

7. Welches Fernverkehrsangebot ist auf der Sachsen-Franken-Magistrale Dresden–Chemnitz–Zwickau–Bayreuth–Nürnberg langfristig geplant?

Für die überregionalen Reisendenströme von Nürnberg nach Dresden sowie zwischen Ost- und Süddeutschland wird langfristig eine schnellere Verbindung über die Schnellfahrstrecke Nürnberg–Erfurt –Leipzig/Halle bestehen. Daher geht die DB AG davon aus, dass auf der Franken-Sachsen-Magistrale ein systematisches Taktangebot vorrangig mit Nahverkehrsprodukten erfolgen wird. Bei einer vollständigen Elektrifizierung und einem Ausbau der Strecke wird die DB AG aber einzelne Fernverkehrsleistungen, z. B. in attraktiven Zeitlagen morgens und abends, prüfen und gegebenenfalls versuchsweise einführen.

8. Wie viel Prozent der für den Ausbau von Schienenwegen vorgesehenen Mittel des Bundes sind in den letzten 20 Jahren in Sachsen investiert worden (bitte für jedes Jahr einzeln angeben)?

Der Anteil der für den Ausbau von Schienenwege des Bundes verwendeten Bundesmittel für Sachsen ist in der nachfolgenden Tabelle für die Jahre ab 2000 dargestellt (für die Jahre davor sind keine Daten in der gewünschten Qualität vorhanden):

Jahr	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Sachsen	10,7 %	10,6 %	9,5 %	12,5 %	14,2 %	8,1 %	5,3 %	6,4 %	5,0 %	5,2 %

9. Ist Sachsen von den nach Angaben der Deutschen Bahn AG (DB AG) noch nicht sicher finanzierten Strecken (der „Streichliste“) überproportional betroffen?
11. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass insbesondere die sächsischen Fernverkehrsverbindungen einen deutlichen Ausbau- und Investitionsbedarf haben?
- Wenn ja, was hat die Bundesregierung bisher getan, um die DB AG dazu zu bewegen?

Die Fragen 9 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die geplanten, aber noch nicht durch eine Finanzierungsvereinbarung gesicherten Neu- und Ausbaumaßnahmen des geltenden Bedarfsplans Schiene werden nicht unter der Maßgabe von Länderquoten realisiert. Diese würden keinen Sinn haben, da die meisten Bedarfsplanvorhaben länderübergreifend sind.

10. Welche Projekte des Bedarfsplans Schiene, die Sachsen betreffen, werden in der derzeit stattfindenden Überprüfung des Bedarfsplans einer Neubewertung unterzogen?

Die Ausbaustrecke (ABS) Berlin–Görlitz und die zweite Baustufe der ABS Paderborn–Bebra–Erfurt–Weimar–Jena–Glauchau–Chemnitz werden im Rahmen der Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege einer Neubewertung unterzogen.

12. Welche Priorität räumt die Bundesregierung der Anbindung von ländlichen Gebieten an das Fernverkehrsnetz insbesondere in Bezug auf die Möglichkeit des umweltfreundlichen Berufspendelverkehrs ein?

Die Anbindung ländlicher Gebiete an das Fernverkehrsnetz erfolgt überwiegend durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Entsprechendes Verkehrsaufkommen vorausgesetzt, kann es sinnvoll sein und wird praktiziert, Fernverkehrszüge in Tagesrandlagen auch in kleineren Städten halten zu lassen.

13. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, einen barrierefreien Übergang von Fern- und Nahverkehr sicherzustellen?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung zur Antwort auf die Kleine Anfrage „Barrierefreie Bahnhöfe in Sachsen“ (Bundestagsdrucksache 16/14108) sowie auf die Antwort zu Frage 12 der Kleinen Anfrage „Nutzen-für-alle-Konzept umsetzen“ (Bundestagsdrucksache 17/631) wird verwiesen.

## II. Strecke Dresden–Berlin

14. Wann wird der geplante Ausbau der Strecke Dresden–Berlin komplett für Tempo 160 km/h realisiert sein?

Welcher Investitionsbedarf besteht noch?

Ist die Finanzierung für die letzten ausstehenden Bauabschnitte gesichert?

Welche noch nicht fertig gestellten Planfeststellungsabschnitte werden wann realisiert sein?

Für die abschließenden Arbeiten an der ersten Baustufe und für die zweite Baustufe liegt noch keine konkrete Zeitplanung vor.

Die gesamte Investitionssumme für die erste Baustufe der ABS Berlin–Dresden beläuft sich auf rund 585 Mio. Euro, davon sind 372 Mio. Euro für die erste und zweite Realisierungsstufe vorgesehen, so dass für die Beendigung der ersten Baustufe ein weiterer Investitionsbedarf von rund 213 Mio. Euro bleibt.

Wenn der Planungsfortschritt den Baubeginn und damit den Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung erlaubt, wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Rahmen der dann geltenden Bundeshaushaltlinie

über entsprechende Finanzierungsvereinbarungen entscheiden; mit Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung ist die Finanzierung gesichert.

Die derzeit in der Finanzierungsvereinbarung befindlichen Planfeststellungsabschnitte werden voraussichtlich bis 2014 realisiert sein, wobei die Reisezeitersparnisse schon 2012/2013 erreicht werden sollen. Für die Planfeststellungsabschnitte, die nicht Teil der laufenden Finanzierungsvereinbarung sind, liegt keine Zeitplanung vor.

15. Bis wann wird der geplante Ausbau der Strecke Dresden–Berlin für eine Geschwindigkeit von 200 km/h umgesetzt sein?

Wie hoch sind die Kosten für die noch ausstehenden Arbeiten zur Ertüchtigung der Strecke auf 200 km/h?

In welchem Planungsstadium befinden sich die einzelnen Planfeststellungsabschnitte?

Ist die Finanzierung gesichert?

Für den Ausbau der Strecke für eine Geschwindigkeit von 200 km/h liegt noch keine Zeitplanung vor.

Die gesamte Investitionssumme der ABS Berlin–Dresden beläuft sich auf rund 802 Mio. Euro, davon sind 217 Mio. Euro für den Ausbau auf Tempo 200 vorgesehen.

Für den Ausbau auf 200 km/h ist die Vorplanung für die Planfeststellungsabschnitte 2118, 2231 bis 2245, 2252 bis 2253, 2371 bis 2373, 2375 und 2401 fertiggestellt, bei den restlichen Planfeststellungsabschnitten wurde mit der Planung noch nicht begonnen.

Im Übrigen wird auf den 3. Absatz der Antwort zu Frage 14 verwiesen.

16. Warum halten derzeit täglich nur ein bzw. zwei Fernverkehrszüge zwischen Berlin und Dresden am Bahnhof Dresden-Neustadt und alle anderen nicht?

Nach Mitteilung der DB AG bestehen wegen Baumaßnahmen für die Dresdner S-Bahn (Bau eigener S-Bahn-Gleise) eingleisige Streckenabschnitte rund um Radebeul. Die hierdurch eingeschränkte Kapazität der Strecke erlaubt den Halt nur für einzelne IC-Züge der EC-/IC-Linie Dresden–Berlin–Hamburg. Die meisten Züge fahren über eine andere Strecke und können daher nicht in Dresden-Neustadt halten. Durch Verzicht auf diese Fernverkehrshalte in Dresden-Neustadt können schwerwiegendere Beeinträchtigungen im S-Bahn-Verkehr vermieden werden.

17. Ist es zutreffend, dass die Einschränkungen im Bahnhof Dresden-Neustadt nur den Fernverkehr betreffen, während im Regionalverkehr keinerlei Beeinträchtigungen der Anbindung des Bahnhofs Neustadt festzustellen sind?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, welche Einschränkungen gibt es im Regionalverkehr?

Neben dem Verzicht auf einige Fernverkehrshalte in Dresden-Neustadt werden nach Mitteilung der DB AG im Regionalverkehr die RE-Linien Hoyerswerda–Dresden und Cottbus–Dresden infolge langjähriger Baumaßnahmen (Marienbrücke, Bahnhof Dresden-Neustadt, S-Bahn-Ausbau) nicht via Dresden-Neustadt sondern via Dresden-Friedrichstadt geführt.

18. Wie lange sollen die Beeinträchtigungen im Bahnhof Dresden-Neustadt noch andauern?

Sobald die Streckenkapazität es zulässt, wird die DB AG den Halt in den IC-/EC-Zügen wieder vorsehen. Zum genauen Zeitpunkt hierfür sind noch keine Aussagen möglich. Nach derzeitigem Planungsstand bestehen die Einschränkungen auch im kommenden Fahrplan 2011. Nach Fertigstellung der neuen S-Bahn-Gleise werden sich das Zugangebot und die Betriebsqualität verbessern.

19. Wie viele Fernverkehrszüge, die zwischen Berlin und Dresden verkehren, werden nach Inbetriebnahme des neuen Flughafens Berlin Brandenburg International am neuen Flughafenbahnhof halten?
20. Wie viele Fernverkehrszüge, die zwischen Berlin und Dresden verkehren, sollen nach der Ertüchtigung der Dresdener Bahn, also des Abschnitts zwischen Berlin-Südkreuz und Blankenfelde, am neuen Flughafenbahnhof halten?

Die Fragen 19 und 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die bestehenden EC-/IC-Züge Dresden–Berlin ist derzeit kein Zusatzhalt am Flughafen BBI geplant, um zwischen den Stadtzentren schnelle Verbindungen herzustellen. Eine Fahrt über den Flughafen würde die Reisezeit zwischen Dresden und Berlin um ca. 15 bis 20 Minuten verlängern. Die DB Fernverkehr AG und der Flughafenbetreiber sind zu relevanten Fahrgastpotenzialen und möglichen Angeboten derzeit im Gespräch.

21. Wie viel Prozent der Fernverkehrszüge auf der Strecke Berlin–Dresden hatten 2009 eine Verspätung von mehr als 5 Minuten?
- Wie groß war die Verspätung dieser Züge im Durchschnitt?
- Wie viele Fernverkehrszüge der Deutschen Bahn hatten im Durchschnitt 2009 eine Verspätung von mehr als 5 Minuten?
- Lässt sich daraus schlussfolgern, dass die Anzahl der Verspätungen auf dieser Strecke besonders hoch ist?

Die Pünktlichkeit der Fernverkehrszüge zwischen Berlin und Dresden liegt bei knapp 90 Prozent, in der Gegenrichtung zwischen Dresden und Berlin bei knapp 80 Prozent. Angaben zur durchschnittlichen Verspätung je Zug hat die DB AG nicht mitgeteilt.

Die Pünktlichkeit im Personenverkehr der DB AG liegt im Durchschnitt bei über 90 Prozent. Ein Zug gilt dabei als pünktlich, wenn er nicht mehr als 5 Minuten Verspätung hat.

Die Fernverkehrszüge zwischen Berlin und Dresden sind in Linien mit langem Laufweg zwischen Deutschland, Tschechien, der Slowakei, Ungarn und Österreich eingebunden, um den Reisenden umsteigefreie Verbindungen anzubieten. Dies trägt dazu bei, dass die Züge hinsichtlich ihrer Pünktlichkeit leicht unter dem bundesdeutschen Durchschnitt liegen.

22. Wie haben sich die Verspätungen auf der Strecke Dresden–Berlin/Berlin–Dresden in den letzten 20 Jahren entwickelt?

Nach Angaben der DB AG liegen Daten zur Verspätungsentwicklung über einen derart langen Zeitraum nicht vor. In den letzten Jahren haben die Verspätungen zwischen Berlin und Dresden tendenziell abgenommen.

23. Wie erklärt die Bundesregierung, dass die derzeitige planmäßige Fahrzeit zwischen Berlin und Dresden mindestens 2 Stunden und 16 Minuten beträgt, während sie vor Baubeginn ausweislich des Verkehrsinvestitionsberichts 2009 (Bundestagsdrucksache 17/444) bei lediglich 117 Minuten lag?

Kann die Bundesregierung versichern, dass die Fahrzeitverlängerung ausschließlich baubedingt ist?

24. Wie hat sich die Fahrzeit zwischen Berlin und Dresden ausweislich der Fahrpläne der Deutschen Bahn AG in den letzten 20 Jahren entwickelt (bitte für jeden Fahrplan gesondert angeben)?

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

Die Fahrzeiten der einzelnen Fernverkehrszüge differieren je Richtung und Tageszeit. Zudem wurden in den vergangenen Jahren unterschiedliche Bahnhöfe in Berlin angebunden: Bis Mitte 1998 hielten die Fernverkehrszüge aus Dresden fast ausschließlich in Lichtenberg am Rande Berlins, während mit den heutigen Halten Berlin-Südkreuz, Berlin-Hauptbahnhof und Berlin-Spandau die Bundeshauptstadt für Reisende ab Dresden besser erschlossen wird. Fahrzeiten für einzelne Jahre hat die DB AG nicht mitgeteilt.

Seit der Bedienung von Berlin-Hauptbahnhof ab Mitte 2006 hat sich die Reisezeit von Dresden nach Berlin nach Angaben der DB AG von ca. 2 Stunden 8 Minuten auf 2 Stunden 16 Minuten und in der Gegenrichtung von ca. 2 Stunden 5 Minuten auf 2 Stunden 16 Minuten erhöht. Dies begründet die DB AG im Wesentlichen durch die im Fahrplan 2009 wieder aufgenommenen Baumaßnahmen zur mittelfristigen Beschleunigung dieser Strecke.

Um eine Verkürzung der Fahrzeit auf weniger als 2 Stunden zu erreichen, wurde Ende 2008 zwischen der Bundesregierung und der DB AG eine Finanzierungsvereinbarung zur Weiterführung der ersten Baustufe abgeschlossen.

25. Wie haben sich die Zahl und Länge der Langsamfahrstellen an der Strecke Berlin–Dresden in den letzten 10 Jahren entwickelt (bitte für jedes Jahr gesondert angeben)?

Nach Angaben der DB AG hat sich die Anzahl der Langsamfahrstellen auf der Strecke 6135 im Streckenabschnitt Berlin bis zur Regionalbereichsgrenze bei Rückersdorf wie folgt entwickelt:

Jahr	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Anzahl	49	32	40	30	31	34	31	25	31	27

Angaben über die Länge dieser Abschnitte sowie zu Langsamfahrstellen zwischen Rückersdorf und Dresden wurden von der DB AG nicht mitgeteilt.

26. Wie hoch sind die voraussichtlichen Kosten für den Ausbau der Strecke Dresden–Prag (deutscher Streckenabschnitt)?

Nach aktuellen Schätzungen würde der Bau einer zweigleisigen Neubaustrecke Heidenau–Lovosice (Höchstgeschwindigkeit 230 km/h) mit weitgehender Untertunnelung des Erzgebirges einen Investitionsbedarf von insgesamt ca. 2,9 Mrd. Euro erfordern, davon ca. 1,1 Mrd. Euro auf deutscher Seite. In Heidenau würde die Strecke in die 4-gleisige Strecke Dresden–Pirna eingebunden und in Lovosice in die geplante Neubaustrecke Lovosice–Praha.

27. In welchem Planungsstadium befindet sich die Strecke Dresden–Prag?

Wann rechnet die Bundesregierung mit der Fertigstellung dieser Strecke?

Treffen die Angaben der DB AG, die den Mitgliedern des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages zur Verfügung gestellt wurden, zu, dass die Finanzierung auch dieser Strecke nicht gesichert ist?

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und das Tschechische Verkehrsministerium führen im Rahmen einer gemeinsamen deutsch-tschechischen Arbeitsgruppe derzeit eine Untersuchung über den Neubau einer leistungsfähigen grenzüberschreitenden Schienenverbindung zwischen Dresden und Prag durch. Ergebnisse werden im Sommer 2010 erwartet. In Abhängigkeit davon ist über die weiteren Schritte zu entscheiden.

28. Welche Aktivitäten hat die Bundesregierung unternommen und wird sie unternehmen, um die Deutsche Bahn AG dazu zu bewegen, die Fernverkehrsverbindung zwischen Dresden und Berlin zu verbessern und Verspätungen zu reduzieren?

Hierzu dienen die in der Antwort zu den Fragen 14 und 15 angesprochenen Baumaßnahmen der Ausbaustrecke Berlin–Dresden.

### III. Strecke Leipzig–Berlin

29. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass durch die Absicht der Bahn, ICE-Züge auf der Strecke München–Nürnberg–Leipzig–Berlin ab dem Fahrplan 2011/2012 nicht mehr im Stundentakt fahren zu lassen, die Anbindung Leipzigs deutlich verschlechtert wird (Begründung)?

Nein. Sowohl nach Berlin als auch nach München bleiben stündliche Verbindungen erhalten. Umsteigefreie Verbindungen nach Hamburg werden vermehrt. In weniger als der Hälfte der Fälle ist Richtung München ein Umsteigen in Naumburg erforderlich. Die für alle Fahrgäste – unabhängig vom Laufweg der Züge – unbestreitbare Verschlechterung des Angebots durch Fahrzeitverlängerung um ca. 30 Minuten ist durch die Abschaltung der Neigetechik verursacht, nicht durch die Führung einzelner Züge über Halle statt Leipzig.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

30. Welchen verkehrspolitischen Handlungsbedarf leitet die Bundesregierung ihrerseits daraus ab?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung und die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

31. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass die Einschränkung des Verkehrsangebotes auf dieser Verbindung dauerhaft bestehen bleibt?
32. Welche Aktivitäten hat die Bundesregierung unternommen und wird sie unternehmen, damit die Einschränkung des Verkehrsangebotes auf dieser Verbindung nicht dauerhaft bestehen bleibt?

Die Fragen 31 und 32 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Erfurt–Nürnberg voraussichtlich ab Fahrplan 2018 werden sich die Reisezeiten auf dieser Relation deutlich verkürzen. Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen. Zur Erstellung eines langfristigen Gesamtkonzepts aus Nah- und Fernverkehrsangeboten hat die DB AG im vergangenen Jahr Gespräche mit den Bundesländern und den Aufgabenträgern im SPNV aufgenommen.

#### IV. Strecke Leipzig–Dresden

33. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass der Ersatz des ICE-Stunden-Takts durch den wechselnden Einsatz von ICE und IC und den überwiegenden Wechseltakt von 40 bzw. 80 Minuten die Attraktivität der Strecke stark einschränken wird (Begründung)?
34. Welchen verkehrspolitischen Handlungsbedarf leitet die Bundesregierung ihrerseits daraus ab?

Die Fragen 33 und 34 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Den in der Fragestellung genannten Änderungen auf der Strecke Leipzig–Dresden steht eine Zunahme der Direktverbindungen zwischen Dresden einerseits und Magdeburg, Hannover, Bremen und Oldenburg andererseits gegenüber. Es bleibt abzuwarten, wie das Angebot angenommen wird.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

#### V. Strecke Dresden–Görlitz–Wrocław

35. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Aufnahme einer Fernverkehrsverbindung von Dresden über Görlitz nach Wrocław nur ein erster Schritt hin zu einer besseren Anbindung der Oberlausitz an das Fernverkehrsnetz sein kann?
36. Existieren Pläne, die Fernverkehrsverbindung über Dresden bzw. Wrocław hinaus weiterzuführen?

Die Fragen 35 und 36 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben der DB AG ist auf dieser Achse sowie darüber hinaus kein Fernverkehrsangebot geplant, da dies nicht wirtschaftlich realisierbar ist. Bei den aktuell angebotenen Direktverbindungen Dresden–Görlitz–Wrocław handelt es sich um verknüpfte, aus öffentlichen Mitteln bestellte Nahverkehrsleistungen – im Gegensatz zu dem ohne öffentliche Zuschüsse eigenwirtschaftlich zu betreibenden Fernverkehr.

#### VI. Strecke Berlin–Görlitz–Wrocław

37. Welche Pläne verfolgt die Bundesregierung für den Ausbau einer ständigen und durchgehenden Fernverkehrsverbindung auf der Strecke Berlin–Görlitz–Wrocław?

Im Rahmen der ABS Berlin–Görlitz wird derzeit die Streckengeschwindigkeit auf dem Abschnitt Königs Wusterhausen–Lübbenau auf weitgehend 160 km/h erhöht. Der Streckenabschnitt Lübbenau–Cottbus wurde bereits vor zwei Jahren saniert und auf 160 km/h ausgebaut. Der Abschnitt Cottbus–Görlitz soll elektri-

fiziert werden, hierzu sind die Ergebnisse aus der Überprüfung des Bedarfsplans abzuwarten.

Von der DB AG ist auf dieser Achse kein Fernverkehrsangebot geplant, da dieses nicht wirtschaftlich realisierbar ist. Das bestehende EC-Zugpaar (Hamburg–) Berlin–Wrocław(–Kraków) verkehrt über Cottbus/Forst statt via Görlitz.

38. Existieren Pläne, die Fernverkehrsanbindung über Wrocław hinaus weiterzuführen?

Die Gestaltung des Schienenpersonenverkehrs in Polen ist Aufgabe der dort tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen.

#### VII. Fernverkehrsanbindung von Riesa

39. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass der aktuelle Erhalt des Ein-Stunden-Takts in Riesa nicht nur ein Moratorium ist, sondern auch zukünftig unangetastet bleibt?

Nach Mitteilung der DB AG wird der Halt Riesa derzeit im Schnitt nur von ca. 15 Reisenden pro Fernverkehrshalt genutzt. Im Sinne der Mehrheit ihrer Kunden überprüft die DB AG regelmäßig die Fernverkehrshalte nach Marktg Gesichtspunkten. Dabei werden die Vorteile der Direktanbindung durch einen Halt gegen mögliche Reisezeitverkürzungen und die Herstellung wichtiger Anschlüsse für durchfahrende Reisende abgewogen. Im Fahrplan 2011 ist ein Halt aller Fernverkehrszüge in Riesa vorgesehen.

40. Welche Aktivitäten hat die Bundesregierung unternommen und wird sie unternehmen, um auch den zukünftigen Erhalt des Ein-Stunden-Takts in Riesa zu garantieren?

Die Beibehaltung der stündlichen Halte von Fernverkehrszügen hängt im Wesentlichen von der Inanspruchnahme durch die Reisenden ab. Hierauf hat die Bundesregierung keinen Einfluss.

#### VIII. Fernverkehrsanbindung von Chemnitz

41. Ist geplant, mit der Fertigstellung des Citytunnels Leipzig eine Fernverkehrsstrecke über Leipzig nach Chemnitz einzurichten?

Wenn ja, bis wann?

Wenn nicht, welche Probleme stehen einem solchen Vorhaben entgegen?

Die DB AG prüft derzeit, ob nach Inbetriebnahme des City-Tunnels Leipzig probeweise eine Direktanbindung durch einzelne Züge in attraktiven Zeitlagen wirtschaftlich und betrieblich realisierbar ist.

In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass zum einen für den Fernverkehr im City-Tunnel Leipzig nur eine Trasse pro Stunde und Richtung zur Verfügung steht, die vorrangig für eine Relation Berlin–Hof genutzt werden soll, und zum anderen die direkte Eisenbahnstrecke Leipzig–Geithain–Chemnitz durch die fehlende durchgehende Elektrifizierung für den Fernverkehr nur bedingt geeignet ist. Zudem ist ein Ausbau dieser Strecke, die vorrangig dem SPNV dient und in diesem Zusammenhang in den letzten Jahren ertüchtigt wurde, nicht Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans.

42. Inwieweit werden bei dem derzeit durchgeführten Um- und Ausbau des Chemnitzer Hauptbahnhofs die Erfordernisse des Fernverkehrs berücksichtigt?

Mit dem derzeit stattfindenden Umbau des Knotens Chemnitz im Zuge der sogenannten Franken-Sachsen-Magistrale werden die infrastrukturellen Bedingungen für den Personenfernverkehr verbessert. Was die Frage der Gestaltung des Personenfernverkehrs betrifft, wird auf Antwort zu Frage 41 verwiesen.

43. Wie hoch ist das jährliche Fahrgastaufkommen von Chemnitz in Bezug auf Fernverkehrsziele unter Berücksichtigung der dafür notwendigen Umsteigebahnhöfe, wie etwa Leipzig und Dresden?
44. Wie viele Fahrgäste im Fernverkehr haben jährlich entweder den Ausgangsbahnhof Chemnitz oder den Zielbahnhof Chemnitz?

Die Fragen 43 und 44 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Mitteilung der DB AG existieren ab Chemnitz im Gesamtverkehrsmarkt aller Verkehrsträger nachfragestarke Relationen nach Nürnberg, Dresden, Leipzig sowie weiter nach West- und Süddeutschland. Konkrete Zahlen zum Fahrgastaufkommen wurden nicht mitgeteilt. Im Übrigen handelt es sich um interne unternehmerische Sachverhalte.