

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Stephan Kühn, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Dr. Anton Hofreiter, Undine Kurth (Quedlinburg), Friedrich Ostendorff, Dorothea Steiner, Markus Tressel, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Ausbaustufen der ABS Berlin–Dresden, künftiger Ausbaubedarf Dresden–Prag**

In einer Pressemitteilung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung äußerte sich der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister, Jan Mücke, am 18. Juni 2010 zum Fortgang der Bauarbeiten bei der Ausbaustrecke Berlin–Dresden. Dabei erklärte er: „Ab 2012/2013 sollen weite Teile der Strecke schon mit 200 km/h befahrbar sein, so dass 2012/2013 deutlich höhere Fahrzeitgewinne als ursprünglich geplant realisiert werden können. Der Ausbau verzögert sich also nicht, im Gegenteil, der Bahnkunde profitiert schon deutlich früher von den kürzeren Fahrzeiten.“

Durch die Äußerung des Parlamentarischen Staatssekretärs und die Presseberichterstattung konnte der Eindruck entstehen, die Eisenbahnstrecke Berlin–Dresden sei tatsächlich zumindest abschnittsweise bald mit einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von 200 km/h befahrbar. Tatsächlich erfolgt in einer ersten Ausbaustufe allerdings zunächst ein Ausbau auf 160 km/h.

Nach § 15 Absatz 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) müssen Strecken, auf denen die Höchstgeschwindigkeit über 160 km/h liegt, mit Zugbeeinflussung ausgestattet sein. Außerdem sind nach § 11 Absatz 2 EBO Bahnübergänge bei einer Geschwindigkeit von mehr als 160 km/h unzulässig. Zwingende Voraussetzung für die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 200 km/h sind also die Ausrüstung der Strecke mit einer Linienzugbeeinflussung sowie die Beseitigung der Bahnübergänge.

Die Strecke (Berlin–)Dresden–Prag ist Bestandteil des paneuropäischen Korridors IV sowie des TEN-Projekts 22. Die Tschechische Republik und die sächsische Staatsregierung verweisen auf die hohe Bedeutung der Strecke und haben sich für den Bau einer Neubaustrecke im Korridor Dresden–Prag ausgesprochen.

Wir fragen die Bundesregierung:

Berlin–Dresden

1. Welche Streckenabschnitte zwischen Berlin und Dresden sind ab 2012/2013 mit einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von 200 km/h befahrbar?
2. Ist die Geschwindigkeit betrieblich tatsächlich zu fahren, und wird sie damit fahrplanwirksam?

3. Gehen die vom Parlamentarischen Staatssekretär angesprochenen kürzeren Fahrzeiten tatsächlich auf die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 200 km/h zurück?
4. Ist die Ausrüstung der vom Parlamentarischen Staatssekretär angesprochenen Abschnitte mit einer Linienzugbeeinflussung bis 2012/2013 abgeschlossen, und sind damit die Anforderungen nach § 15 Absatz 3 EBO erfüllt?
5. Ist die Beseitigung sämtlicher Bahnübergänge in den mit 200 km/h zu befahrenden Streckenabschnitten bis 2012/2013 abgeschlossen, und sind damit die Anforderungen nach § 11 Absatz 2 EBO erfüllt?
6. Wie viele Bahnübergänge müssen beseitigt werden?
7. Für welche Bahnübergangersatzmaßnahmen zwischen Berlin und Dresden wurden bereits Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen zwischen dem Vorhabenträger und den jeweiligen Straßenbaulastträgern nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz abgeschlossen?
8. Für den Ersatz welcher Bahnübergänge befinden sich Kreuzungsvereinbarungen in Vorbereitung, und welche Kreuzungsvereinbarungen sind nach § 13 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bereits genehmigt?

#### Dresden–Prag

9. Wie beurteilt die Bundesregierung mittel- bis langfristig den Ausbaubedarf bei der Eisenbahnstrecke Dresden–Prag?
10. Welche Kapazität hat die Strecke durch das Elbtal im Personen- und Güterverkehr, und welche Auslastung wird heute erreicht?
11. Wie hat sich die Streckenauslastung seit 1989 entwickelt?
12. Wie wirkt sich der mittelfristig geplante Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen auf die Streckenkapazität aus?
13. Welche Bedeutung kommt der Strecke Dresden–Prag im internationalen Schienengüterverkehr insbesondere mit Blick auf die südosteuropäischen Länder zu?
14. Welche Prognosen für das Güterverkehrsaufkommen sind der Bundesregierung für die Strecke Dresden–Prag bekannt?
15. Sind in absehbarer Zeit Kapazitätsengpässe zu erwarten?
16. Wie beurteilt die Bundesregierung vor dem Hintergrund der vorliegenden Verkehrsprognosen die Notwendigkeit einer Neubaustrecke für Mischverkehr im Korridor Dresden–Prag?

Berlin, den 5. August 2010

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**