

Kleine Anfrage

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

Sachstand zum Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 8.1

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) 8 mit der dazugehörigen Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt (VDE 8.1) gilt als Verbindungslinie des europäischen Schienekorridors Skandinavien–Norditalien. Die jüngste Studie des Umweltbundesamtes (UBA) „Schienennetz 2025/2030 – Ausbaukonzeption für einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr in Deutschland“ vom August 2010 hat dabei erneut den gesamtwirtschaftlichen Nutzen und die mangelnde Geeignetheit der Strecke für den Güterverkehr festgestellt. Zu erwarten sind zukünftig auch Anbindungsprobleme der anliegenden Regionen an das Schienenfernverkehrsnetz. Zur Bereitstellung eines bedarfsgerechten und flächendeckenden Personennah- wie -fernverkehrs, zur Erreichung der von der Bundesregierung gesetzten CO₂-Reduzierungsziele sowie des durch die Bundesregierung verfolgten Ziels einer Verlagerung des Güterverkehrs auf den Verkehrsträger Schiene sind aber eine sachgerechte und bedarfsorientierte Bewertung und Stärkung des Schienenpersonen- und -güterverkehrs unerlässlich.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Ergebnissen der UBA-Studie „Schienennetz 2025/2030“ für den Streckenabschnitt VDE 8.1 bei der weiteren Entwurfs- und Genehmigungsplanung?
2. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der genannten UBA-Studie, dass der reibungslose Begegnungsverkehr von Güter- und Personenzügen und die Erfüllung der erforderlichen Sicherheitsauflagen insbesondere in den Tunnelabschnitten der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt nicht gewährleistet werden können?
Falls ja, welche Maßnahmen müssten getroffen werden, um den reibungslosen Begegnungsverkehr zwischen Personen- und Güterverkehr zu gewährleisten?
Falls nein, welche Annahmen liegen dem zugrunde?
3. In welcher Höhe liegen die bisher angefallenen Kosten für den Streckenabschnitt Nürnberg–Erfurt sowie den Streckenneubau Ebensfeld–Erfurt?
4. Welche Mittel aus dem Konjunkturpaket II sind darin eingegangen?
5. Welche Kosten stehen nach heutigem Sachstand bis zur Fertigstellung des VDE 8.1 noch aus?

6. Welche jährlichen Instandhaltungskosten sind zukünftig für den Streckenabschnitt Nürnberg–Erfurt zu erwarten?
7. Wie wirken sich insbesondere die nach unten korrigierten Zahlen im Güter- und Personenverkehr wie der Entfall der ursprünglich geplanten InterRegion-Linie über die Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt sowie die Nichtrealisierung des Regionalbahnhofs Ilmenau auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis des Projekts VDE 8.1 aus?
8. Von welchen zu erwartenden Tonnen- und Personenkilometern pro Jahr geht die Bundesregierung nach derzeitigem Sachstand für den Abschnitt VDE 8.1 aus?
9. Geht die Bundesregierung durch die zu erwartenden höheren Trassenpreise auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke Ebensfeld–Erfurt von einem Ausweichen des Schienengüterverkehrs auf wirtschaftlich günstigere Ausbau- bzw. Altstrecken insbesondere auf den Korridor Ost aus?
10. Wie bewertet die Bundesregierung die Forderung, den Streckenausbau des Abschnitts VDE 8.1 zeitlich zu strecken, um Mittel für den Ausbau von Schienenprojekten mit höherem Nutzen-Kosten-Verhältnis freizusetzen?
11. In welchem Umfang sind noch Verpflichtungsermächtigungen in den Bundeshaushalt einzustellen, damit das Projekt vollständig realisiert werden kann?
12. In welchen Jahren würden zusätzliche Verpflichtungsermächtigungen in welchem finanziellen Umfang zum Bau von VDE 8.1 notwendig, um die angestrebte Inbetriebnahme im Jahr 2017 zu erreichen?
13. Wann werden die einzelnen Bauabschnitte von VDE 8.1 nach heutigem Kenntnisstand in Betrieb gehen?
14. Welche Auswirkungen hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Fertigstellung des VDE 8.1 für die Anbindung der Thüringer Städte an das zukünftige Fernverkehrsnetz?
15. Welche Städte werden nicht mehr direkt an das Fernverkehrsnetz angebunden sein?
16. Welche Städte werden neu an das Fernverkehrsnetz angebunden?

Berlin, den 3. Januar 2011

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion